

**Ricky Burdett (ed.)**

## İstanbul: kesişimler şehri

### Report

**Original citation:**

Burdett, Richard, ed. (2009) *İstanbul: kesişimler şehri*. Urban Age.

This version available at: <http://eprints.lse.ac.uk/33335/>

Originally available from [Urban Age](#)

Available in LSE Research Online: May 2013

© 2009 Urban Age

LSE has developed LSE Research Online so that users may access research output of the School. Copyright © and Moral Rights for the papers on this site are retained by the individual authors and/or other copyright owners. Users may download and/or print one copy of any article(s) in LSE Research Online to facilitate their private study or for non-commercial research. You may not engage in further distribution of the material or use it for any profit-making activities or any commercial gain. You may freely distribute the URL (<http://eprints.lse.ac.uk>) of the LSE Research Online website.



# İSTANBUL KESİŞİMLER ŞEHİRİ





# İÇİNDEKİLER

## ŞEHİRLERİ ANLAMAK

**BİR ŞEHİR Kİ, BAŞARISIZ OLMAK İÇİN FAZLA BÜYÜK**  
Deyan Sudjic

**UÇSUZ BUCAKSIZ BİR HAREKETLİLİĞİN DEĞİŞMEZ KAVŞAĞI**  
Saskia Sassen

**KÜRESEL GÜÇ KENT ENDEKSİ 2009**

**KENTSEL BİR ÇAĞ İÇİN YEŞİL EKONOMİ**  
Pavan Sukhdev

**İKLİM POLİTİKASI OLARAK ŞEHİR PLANLAMASI**  
Philipp Rode

**İSTANBUL VE ŞEHİRLER AVRUPA'SI**  
Richard Sennett

**MESELE İSTANBUL (KÜRESELLEŞME DEĞİL)**  
Hashim Sarkis

**TÜRKİYE'DE KENT TARİHÇİLİĞİ**  
İlhan Tekeli

## URBAN AGE KENT VERİLERİ

**KENTLERİN DNA'SI**

**URBAN AGE KENTLERİ KARŞILAŞTIRILIYOR**

**İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE KENT EKONOMİSİ**

**KENTLERİN AYAK İZLERİ**

**KENTLERİN YÖNETİŞİMİ**

**YOĞUNLUK**

**ULAŞIM VE MOBİLİTE**

**KENTSEL İŞGÜCÜ**

**İSTANBUL**

**KENTSEL DOKU**

**BÖLGESEL BAĞLAM**

## İSTANBUL'U ANLAMAK

**URBAN AGE KENT ANKETİ**

**İSTANBUL'U DEŞİFRE ETMEK**  
Ömer Kanıpak

**KÜRESEL BAĞLAMDA İSTANBUL**  
Çağlar Keyder

**İSTANBUL'DA YEREL YÖNETİM**  
Sema Erder

**İLERİDE BİR YOL VAR MI?**  
Haluk Gerçek

**İSTANBUL'UN SEÇİMİ**  
Asu Aksoy

**İSTANBUL'UN GECEKONDULARI**  
Orhan Esen

**TARLABAŞI**  
Tolga İslam

**İSTANBUL VE ÇEVRESİNDEKİ KENTSEL MEKANLAR**  
Murat Güvenç and Eda Ünlü-Yücesoy

**İSTANBUL'UN MEKANSAL DİNAMİKLERİ**  
Kees Christiaanse, Mark Michaeli and Tim Rieniets

**ARKITERA MEKANSAL ÇALIŞMASI: GELECEĞE YÖNELİK EYLEMLER**  
Ömer Kanıpak

## EKLER

**DEUTSCHE BANK URBAN AGE AWARD**

**URBAN AGE İSTANBUL KONFERANS PROGRAMI**

# URBAN AGE İSTANBUL

Şehirler daima insanların, kültürlerin ve malların kesiştiği küresel kavşaklar olmuşlardır. Urban Age kentlerinin tümünden daha uzun bir süre, binlerce yıl boyunca İstanbul bu işlevi sürdürdü, uygarlıkları ve kıtaları bağlayan bir küresel “eklem” şehir oldu.

Mumbai veya Şanghay kadar başdöndürücü bir hızda büyümese de, veya São Paulo, Mexico City veya Johannesburg’taki gibi artan bir sosyal eşitsizlik ve şiddetten muzdarip olmasa da, İstanbul, aralarında Londra, Berlin ve New York’u da bulunduğu tüm Urban Age kentleri gibi ekonomik denge, toplumsal bütünlük ve iklim değişikliği gibi meselelerle karşı karşıya.

Kentler adına yapılan uluslararası soruşturmamızın dokuzuncu ayağı olan Urban Age İstanbul Konferansı’nda, dünyanın çeşitli yerlerinden gelen kentsel uzmanlar ve toplumsal liderlerle bu konulara değinerek, ortak sorun ve çözümleri – sel ve deprem gibi görünür tehditlerden, açık bir kimlik ve uyum algısının oluşturulmasına kadar – İstanbul’a tutacağımız bir aynadan yansıtacağız.

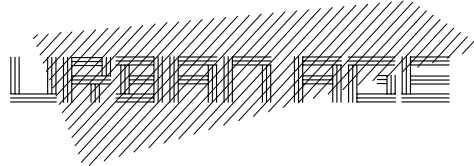
İstanbul, Urban Age’in ilk aşamasını sonlandırırken, Deutsche Bank tarafından desteklenen uluslararası bir merkez olan LSE Cities’in kurulması ile de, kentsel diyalogun yeni bir dönemini başlatıyor. Ocak 2010’dan itibaren LSE Cities, Alfred Herrhausen Society ile birlikte Urban Age’in çalışmalarını sürdürmeye devam ederken, fiziksel ve sosyal arasındaki bağlara odaklanan ve yirmibirinci yüzyıl kentlerinin “başarı grameri”ni inceleyen yeni araştırma konularına da eğilecektir.

**Ricky Burdett**

Direktör, Urban Age  
London School of Economics  
and Political Science

**Wolfgang Nowak**

Yönetim Kurulu Sözcüsü  
Alfred Herrhausen Society  
Deutsche Bank



Urban Age, kentlerin geleceğine dair dünya çapında bir incelemedir.

London School of Economics and Political Science Cities Programı ve Deutsche Bank Uluslararası Forumu Alfred Herrhausen Society tarafından organize edilmektedir.



**Alfred Herrhausen Society**  
The International Forum of Deutsche Bank



### URBAN AGE İLETİŞİM BİLGİLERİ

Urban Age  
London School of Economics  
and Political Science  
Houghton Street  
London WC2A 2AE  
United Kingdom

T +44 (0)20 7955 7706  
urban.age@lse.ac.uk  
urban-age.net

Alfred Herrhausen Society  
Deutsche Bank  
Unter den Linden 13/15  
10117 Berlin  
Germany

T +49 (0)30 3407 4201  
ute.weiland@db.com  
alfred-herrhausen-gesellschaft.de

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Arkitera Mimarlık Merkezi, Sabancı Üniversitesi ve İstanbul Bilgi Üniversitesi ortaklığıyla.

Birinci baskı, 2009.  
ISBN 978-0-85328-420-8

URBAN AGE KENT VERİLERİ bölümü, aralarında Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal İlişkiler Departmanı (UNDESA), Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP), Dünya Bankası ve Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), ve ilgili Bakanlıklar, Müdüriyetler, Genel Sekreterlikler gibi her kent, eyalet ve ülkenin bağlı bulunduğu resmi istatistik kurumlarından edinilmiş verilerle hazırlanmıştır. Veri kaynaklarına ve makalelerin tamamına [www.urban-age.net](http://www.urban-age.net) adresinden erişebilirsiniz.

Bu gazette, bir tartışma alttabanı oluşturma amacıyla tasarlanmıştır. İçeriğin doğruluğu için gösterilen tüm çabaya rağmen, bu gazetenin kullanımında doğabilecek olan hiçbir kayıp ve zarardan, yazarlar ve/veya Urban Age sorumlu tutulamaz. Fotoğrafların telif hakları, resimlerin yanında isimleri belirtilmiş olan fotoğrafçı veya yapımcıya aittir. LSE, bildirildiği takdirde, yapılan tüm hata veya eksiklikleri gidermeye çalışacaktır.

Tüm hakları saklıdır. London School of Economics and Political Science'dan yazılı izin alınmadan, veya LSE'nin mevcut lisans hakları gözetilmeden kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz, hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz, saklanamaz ve yayınlanamaz.

Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science Houghton Street, London, WC2A 2AE tarafından yayınlanmıştır.



# BİR ŞEHİR Kİ, BAŞARISIZ OLMAK İÇİN FAZLA BÜYÜK

Urban Age odak noktasını İstanbul'a yönlendirirken, **Deyan Sudjic** şehri, kültürel, ekonomik ve siyasi alanlarda diğer küresel şehirlerle kıyaslayarak kentsel tarihini gerçeğe oturtuyor.



Birçok uygarlık ve imparatorluğa ev sahipliği yapmış olan İstanbul'un silüeti, minareler, çan kuleleri, sütunlar ve, sayıları giderek artmakta olan yüksek binalarla tanımlanmaktadır. Tarihi yarımada, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Haliç kesişiminde bulunmaktadır.

İstanbul, Venedik ya da San Francisco kadar güzel, ancak sudan bir an olsun uzaklaşıldığında, aşırı hızlı kentleşmenin travmasını yaşamakta olan bütün metropoller kadar gaddar ve çirkin bir şehir. Şöyle sakın bir akşamüstü Boğaz'a doğru bakıp güneşin suya batışını seyretmek için palmyelerin ya da asırlık çamların gölgesinde oturulacak bir kent. Ama aynı zamanda, bazı semtlerini adımlarken çok dikkatli olunması gereken bir yer. İstanbul, yapılarının temellerinin altında, Avrupa'daki her şehirde olduğu kadar tarih katmanları bulunan bir şehir. 2010 senesinde şehir Avrupa Kültür Başkenti olacak. Nasıl saydığınıza bağlı olarak, İstanbul üç ya da dört imparatorluğun başkentliğini yaptı. Hala da suretini Yunan, Roma, Bizans, Venedik ve Osmanlı medeniyetlerinin ayakta kalmış eserlerinden almakta. İstanbul'un Ortodoks kiliseleri, Sünni camileri ve Sefarad sinagogları bulunuyor. Klasik tarzda devasa sarnıçlara, halka halka kadim burçlara, çarşılar ve saraylara sahip. Ancak bu kentin sıra dışı bir kasvetin hüküm sürdüğü ıssız beton mahalleleri, şehir hayatının dehşetine ayak uydurmaya çalışan köksüz ve mülksüz bir alt sınıfı da var.

İstanbul, 1923 senesinde, Birinci Dünya Savaşı'nın kargaşasından çıkıp Versailles Barış Anlaşması'yla doğmuş bir devletin en büyük kenti. Bugün Selanik olarak bilinen kentte doğan ve gerçek bir Avrupalı olduğu reddedilemeyecek olan Kemal Atatürk, modern Türkiye'yi kurarken başkenti Ankara'ya, yokluktan yaratılan bu şehre taşıdı. Modern Türkiye'nin ilk yirmi otuz senesi boyunca devlet, kaynaklarının çoğunu yeni başkentine ve onun altyapısına adadı. Bir süreliğine Ankara ve İstanbul sanki birer ikiz kutup olabilir gibi hissedildi: biri Avrupa kapısı, diğeri ise Anadolu'nun kalbindeki denge taşı. 1950'li senelerde Türkiye'de kentleşme hızlanmaya başladığında, terazi ezici

2010 senesinde şehir Avrupa Kültür Başkenti olacak. Nasıl saydığınıza bağlı olarak, İstanbul üç ya da dört imparatorluğun başkentliğini yaptı.

bir güçle İstanbul'u gösterir oldu. Kırsal kesimden gelen yoksul insanlar büyük şehre akın etti ve kozmopolit bir adacık olarak bilinen, Türkiye'nin farklı etnik gruplara ve inançlara yönelik hoşgörüsünün ispatı olan kent, aynı zamanda ülkenin en muhafazakâr seçim bölgesine dönüştü. İstanbul artık, 3500 mülksüz Sinti ve Roma kökenli vatandaşı, aynı Robert Moses'ın New York'ta devlet parası ile inşa edilen ve siyahların ve Porto Rikoluların oturdukları mahallelerin içinden geçen otoyol projesini andıran bir operasyonla, Bizans zamanından kalma surların gölgesinin altında asırlardır yaşadıkları Sulukule semtinden çıkartıldığı bir şehir oldu.

İstanbul, kendisini laikliğe adanmış ve ancak bazı özel durumlarda Atatürk'ün otoriter rejiminden uzaklaşan bir orduya sahip bir ülkenin en büyük ve en ateşli kent merkezi. Eğer generaller yanlış bir hesap yaparsa, ülkenin bir isyanla Cezayir'e dönüşme potansiyeli var. Öte yandan İstanbul, ülkeyi Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin gibi ekonomik bir güce dönüştürmekte. Sovyetler Birliği'nin çöküşü Türkiye'yi ve özellikle İstanbul'u hızla büyüyen enerji zengini eski Sovyet Cumhuriyetlerinin ortasında hayati bir hizmet ve

uzmanlık merkezine dönüştürdü. Bu, İstanbul'un büyük ölçüde genişletilmiş havaalanında gövdeleri otobüsler gibi aşırı süslü renklere boyanmış sıra sıra uçaklardan yansıyan bir olgu: Özbekistan Havayolları, Dniproavia, Tacikistan Havayolları, Air Astana, Donbassaero ve Tataristan Havayolları.

Bu aynı zamanda gece gündüz Boğaz'ı tıkayan gemi dizilerinden, şehri tanımlayan asma köprülerin altından ve minarelerin yanından geçen tankerlerden ve şileplerden de anlaşılmakta. İstanbul, Kazakistan'ı ve Azerbaycan'ı, Ukrayna'yı ve hatta Rusya'yı yeniden yapılandıran mimarların, inşaat şirketlerinin, reklam ajanslarının ve finans kurumlarının üssü. Bu kentin televizyon istasyonları ve bankaları; sıradan giyim mallarından özel tasarım mutfak lavabolarına kadar her alanı zorlayan fabrikatörleri var.

İstanbul Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne giriş pasaportu. Kendisini Dubai'den St. Petersburg'a uzanan eksendeki kentlerden biri olarak görüyor. Eğer Londra Avrupa'nın ilk küresel şehri ise, İstanbul ikincisi olduğunu düşünüyor. O, etkisi hem kültürle hem de ticaretle yoğrulmuş bir kent. Atatürk'ün, mimari konulara yönelik kişisel ilgisinin Ankara'yı planlamak için Avusturyalıları çağırarak denli büyük olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'nin Meksika ya da Avustralya gibi kendine has bir mimari kültür geliştirememiş olması oldukça şaşırtıcı bir olgu; buna rağmen İstanbul'da çağdaş sanata yönelik çok heyecanlı bir yaklaşım mevcut. Coğrafi büyüklüğü ve nüfusu düşünüldüğünde, kentin üçte biri Asya'da yaşamakta olsa da, İstanbul'un Avrupa'nın en büyük kenti olarak tanınmak isteyen haklı bir tarafı var. İstanbul'un Avrupa yakasındaki semtlerinden ve başlıca iş merkezlerinden biri olan Levent'te, banka kümelerinin arasında Londra'daki akıllı Çin Restoranları'nın tıpkılarını



ya da mega alışveriş merkezlerini bulabilirsiniz. Ama İstanbul aynı zamanda, Anadolu'nun kırsal kesimlerinden gelmiş Kürt göçmenlerin prefabrik beton apartman bloklarında yaşayanların bakışları altında kuzu sürülerini otlattıkları türden, kendi sınırlarıyla çevrelenmiş yerleşimler barındıran da bir kent.

O, başka hiçbir kente benzemese de, başka birçok kentle ortak yanları da bulunan, ancak bu ortak unsurları pek fark etmeyen bir kent. 1980 senesinden itibaren Kahire'nin nüfusu iki katına çıkarken, İstanbul'un nüfusu, Lagos'unki gibi, dört katına çıktı. İstanbul, Meksika ile Amerika Birleşik Devletleri arasındaki sınırı bulanıklaştıran, Rio Grande'nin iki tarafındaki ikiz kentler El Paso ve Ciudad Juarez'i hem hatırlatan bir şekilde, hem de onlardan çok farklı olarak, iki kıtanın üzerine yerleşmiş bir kent.

Kentin toplam yüzölçümünü 1800 km<sup>2</sup>'den 5300 km<sup>2</sup>'e çıkartan yeni oluşturulmuş üniter yetki alanının dâhilinde İstanbul yaklaşık 13 milyon insana ev sahipliği yapıyor. Buna rağmen, her gün 1,5 milyon işçiyi daha içine çekiyor ve günlük nüfusunu 15 milyona kadar çıkarttığı oluyor. Şehir yönetimi, nüfusu 16 milyonda durdurmaya çabılıyor ve kendi haline bırakıldığı takdirde 71 milyonluk bir ülkenin en büyük şehrinin nüfusunun 25 milyona dayanacağından endişe ediyor. Ancak bu, en fakir yörelerinin gayri safi hâsılası en zengin bölgelerinkinin ancak yüzde 20'sine eşit olan Türkiye'de, şehrin değil, sadece merkezi hükümetin gücünün yetebileceği bir konu. Böylesi dengesiz bir durum göz önünde bulundurulduğunda, İstanbul'un kırsal kesimden yoksulları bir mıknaş gibi kendisine çekmesine

## İstanbul Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne giriş pasaportu. Kendisini Dubai'den St. Petersburg'a uzanan eksendeki kentlerden biri olarak görüyor.

şaşırmamak gerek. Türkiye'deki iç göç, İstanbul'un son birkaç on yıl içerisinde adamakıllı zenginleşmiş olmasına karşın, şehirdeki eşitsizliklerin iyice vahim bir hale bürünmesine yol açtı. Üstelik İstanbul artık kendi kaderinin efendisi bile değil. Artık Başbakan tarafından idare edilen toplu konut programı TOKİ de var.

Pek az kentin böylesine parçalanmış bir coğrafyası vardır. İstanbul'da yaşayanların büyük bölümü bir kıtadan diğerine neredeyse hiç geçmiyor. Ancak her gün bir yakadan diğerine gidip gelen nüfusun yüzde 10'luk kesimi bile 1,2 milyon gibi çok yüksek bir toplama tekabül ediyor. Zaten onların bu ulaşım ihtiyacını sağlamak için Boğaz'a yeni bir köprü yapılması düşünülüyor. Ne var ki, bazıları bunun kenti besleyen su havzalarını harap edeceğinden yana korku duyuyor. Kentin önde gelen sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerine çevre sorunlarıyla ilgili soru yönelttiğinizde ise, ilk cevapları 17 Ağustos 1999 tarihinde gerçekleşen ve 20.000 kişinin ölümüne sebep olan deprem oluyor. Doğal

kaynaklar, nüfus artışı ve sivil adalet pek öne çıkmıyor.

Ancak şehrin iki yakasında da işlerliği arttıracak türden, kentin hem doğu hem de batısında yeni merkezler yaratmaya yönelik iddialı planlar da mevcut. Bunlardan biri, kentin Asya yakasındaki Kartal'da yürütülen proje, henüz Zaha Hadid tarafından hazırlanan dinamik masterplanının ilk aşamalarında. Özel iştirak ile finanse edilen bu tarz inşaatlar aracılığıyla İstanbul'un altyapısına büyük yatırımlar yapılıyor. Metro sistemi aşama aşama hayata geçiriliyor, tramvaylar yeniden canlandırılıyor. Boğaz'ın altından geçen yeni demiryolu tüneli eski bir Avrupa imparatorluğunun ezeli rüyalarından birinin, yani Berlin'den Bağdat'a doğrudan gidecek bir demiryolu hattının, gerçekleşmesine izin verecek.

Kültürel ve siyasi nedenlerle birbirleriyle rekabet halindeki güç blokları arasında bir uzlaştırma zemininin en asli değere dönüştüğü dünyamızda, İstanbul bu blokların arasındaki en mühim köprüdür. O, sıradan kent sorunlarına gereğinden fazla sahip olan, ancak onlarla baş etmesine olanak tanıyacak enerjiye ve kaynaklara da haiz bir şehir. Bu şehrin başarısızlığı, kimsenin çıkarına değil.

Deyan Sudjic, Londra Tasarım Müzesi'nin direktörü, Urban Age Danışma Kurulu'nun eş-başkanı ve Phaidon tarafından yayınlanan *The Endless City* adlı kitabın editörlerindendir. Sudjic, 2008 yılında İstanbul Modern'de sergilenen *Tasarım Kentleri* sergisinin küratörüdür.



Ali Tapık



# UÇSUZ BUCAKSIZ BİR HAREKETLİLİĞİN DEĞİŞMEZ KAVŞAĞI

Birbirine rakip ve birbirini zorlayan kentlerin gelişimindeki temel unsurlardan bir tanesi de kentlere doğru ve kentlerin içinden akan sermaye ve insandır. Siyasal ekonomi içindeki bölgesel ve küresel kavşaklara dikkat çeken **Saskia Sassen**, bu akışın en ön saflarında yer alan İstanbul’un geleceğini biçimlendiren bu eğilimleri ana hatlarıyla anlatıyor.

Belli bir mesafeden bakılınca, İstanbul, uçsuz bucaksız ve çok çeşitli hareketliliklerin değişmez kavşağıdır. Dünyanın Doğu-Batı, Kuzey-Güney akslarına ve diğer bütün olası varyantlarına ulaşır. Bu türden kesişmelerin tarihinden, bir ağ işlevini görebilmek ve pekiştirebilmek için belli bazı yetenekleri geliştirme ihtiyacı doğar; bu sadece sıradan bir söz konusu kavşakta bulunma meselesi değildir. Bana göre, çok farklı tarihler ve coğrafyalar içinde bu türden yetenekleri geliştirme becerisi, İstanbul’un derin tarihinin bir özelliğidir. Bu özellik, günümüzün birbirine bağlanmış dünyasında giderek artmakta olan bir özelliktir. Bunu da birkaç eğilim görünür kılmaktadır. Burada kendimi üç tanesi ile sınırlayacağım.

Birinci eğilim, sermaye akışıyla ilgilidir: İstanbul, hem Doğu’ya hem de Batı’ya uzanan sermaye akışı coğrafyasının tam ortasındadır. Türkiye’nin en önemli ticaret ve yatırım ortağı Avrupa Birliği olsa da, son dönemde uygulanmakta olan Soğuk Savaş sonrası jeopolitiği Asya ülkelerinin önemini giderek artırmaktadır.

İkinci eğilim, insanların geli ve gidişleriyle ilgili, burada bir kez daha Avrupa ile Asya arasında kayda değer bir karşılıklı hareketlilik görmekteyiz. İstanbul’a gelen ve İstanbul üzerinden göç eden insanların çeşitliliği bu tür kavşaklardan yayılan belli bilgi biçimleri hakkında, dünyadaki farklı ve karmaşık kültürlerin arasında dünya çapında bir eklemleme yaşandığı bir dönemde, bu birbirine geçmiş akışın merkezinin içeriği ile ilgili bir soruya yol açıyor.

Cevap, belki de, dünyadaki 60 önemli şehri siyasi ve kültürel çeşitlilikleri ile inceleyen bir araştırmanın sonucunda ortaya çıkan üçüncü eğilimde yatıyor olabilir. Bir kesişimler ve hareketlilikler kenti olan İstanbul, özellikle bir küresel siyaset bağı, ve insan sermayesi ve yetenek kenti olarak 30. sırada yer alıyor. Aşağıda bu eğilimlerin her birini ayrıntıları ile ele alacağım.

Sermaye akışı bağlamında, Türkiye’nin önde gelen ticaret ve yatırım ortağı Avrupa Birliği’dir. 2007 yılında, Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki ticaret 12,4 milyar 19.000 olarak gerçekleşmiştir, bu rakam 1990-2000 arasındaki yıllık ortalamanın otuz katı civarında gerçekleşmiş muazzam bir artışı göstermektedir. Avrupa Birliği ülkeleri arasında, 5,7 milyar US\$ ile Hollanda, açık ara ile Türkiye’deki en büyük yatırımcı durumundadır, daha küçük bazı Avrupa Birliği ülkelerinin toplam hacmi ise 4,9 US\$’ı bulmuştur. Avrupa Birliği ülkeleri ile kurulan ekonomik ilişkilerin, İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan ve Soğuk Savaş döneminde de devam eden uzun geçmişi, bu ezici üstünlüğü beslemiştir.

Ancak Asya hızla yükselmekte. 2007 yılının sonu itibarıyla, Türkiye’nin en fazla doğrudan yabancı yatırım (FDI) yaptığı iki ülke açık ara ile Hollanda ve Azerbaycan olmuştur, bu iki ülkenin yan yana gelmesi, Türkiye’nin Doğu ile Batı arasında coğrafi bir eklem olarak varlığının çarpıcı bir örneğidir. Bu iki ülkeyi, Malta, Lüksemburg, Almanya, ABD ve Kazakistan izlemektedir. Doğrudan yabancı yatırımların en fazla görüldüğü iki sektör İnşaat ve Emlak sektörleridir. Türkiye’de iş yapan yabancı şirketlerin yüzde 20’si bu sektörlerde bulunmaktadır. Yabancı ülkelere çok sayıda Türk inşaat şirketi de çalışmaktadır, 1980 ile 2009 yılları arasında kümülatif değer en fazla yoğunlaştığı ülkeler İtalya (102 milyar US\$), Libya (50 milyar US\$) ve Ukrayna’dır (21 milyar US\$). Kümülatif yatırımların 10 milyar ile 16 milyar US\$ arasında değiştiği ülkeler arasında ise İsviçre, Lüksemburg, Rusya ve Sudan gelmekte ve bir kez daha Türkiye’nin farklı tarihi coğrafyalar arasında bir köprü görevi gördüğünün altını çizmektedir.

İçinde bulunduğu jeopolitik bölgenin ötesine yayılan ticaret bağlarıyla birlikte (bu gazetenin 38. sayfasındaki ‘Bölgesel Bağlam’a bakınız) Türkiye’nin yurt dışındaki FDI stoklarında önemli bir artış söz konusudur. 2007 yılında Türkiye’nin 12,2 milyar US\$ olarak gerçekleşen FDI’si 1990’a

kıyasla on bir katına (1990’da bu rakam 1,1 milyar US\$ idi), 2000 yılına göre ise 3,5 katına (2000 yılı rakamı 3,7 milyar US\$ dir) çıkmıştır. Benzer bir şekilde, Türkiye’den katlanarak artan bir oranda sermaye çıkışı yaşanırken, 2007 yılında 146 milyar US\$ olarak hesaplanan FDI girişi 1990 (11 milyar US\$) yılına göre on üç kat, 2000 yılına göre de (19,2 milyar US\$) yedi buçuk kat artmıştır. Bu içeri ve dışarı, bölgeye ve bölge yoluyla akan sermaye akışı kombinasyonu, İstanbul’u sermaye hareketliliği kavşağı olarak belirler. Sermaye ilişkilerinde yirmi yıldır yaşanmakta olan böylesine bir bölgesel hareketlilik İstanbul’un gelişme kapasitesini yönlendirmiş, imalat, finans ve hizmet sektörlerini değiştirmiş, kenti artık insan sermayesini ve her tür yeniliği çeken bir mıknaatısa dönüştürmüştür.

İstanbul’un yarattığı çekim alanı, şirket merkezleri için bir kent arayışı içindeki yabancı şirketlerin de gözünden kaçmadı. Türkiye’de çalışan 19.000’den fazla yabancı şirketin, yarısından epeyce fazlasının merkezi İstanbul’da bulunuyor. Bunların 10.700 tanesi AB şirketleri, aralarında 3100 Alman, 1800’de İngiliz şirketi var. Diğer yandan, 4300 Asyalı şirket bulunuyor, bunların 910’u İran, 450’si Azerbaycan, 300’ü de Çin şirketleri. AB şirketleri çoğunlukta ama, Asya’nın yükselişi ve çok yakınındaki bölgede değişmekte olan jeopolitik, İstanbul’u artık dünyanın dört bir yanından çok çeşitli ve çok sayıda şirketle projenin bir arada var oluşu ile nitelenen uçsuz bucaksız bir alanın merkezi haline getiriyor. Avrupa kentlerinin geleceği ile ilgili olarak yapılan bir çalışmaya göre, İstanbul, Batı Avrupa ile Batı Asya arasında uzanan coğrafi alanda yeni oluşan Avrupa olarak düşünülen bölgedeki en önemli şehirlerden biridir.

Sermaye akışları kente yayılan ve kentin içinden geçen ekonomik ilişkileri tarif etmenin bir yolu iken, insanların akışı da becerileri, yenilikleri ve kültürü taşır. Bunların hepsi de göçle ilgili tartışmalarda kolayca gözden kaçırılan unsurlardır. Göç halindeki insanlar ve yerel ve küreselin kesişmeleriyle şekillenen kültürlerin ince dokusu şehirlere eklenir ve “şehirlilik” dediğimiz durumu besler. Bunların hepsi de İstanbul’un özgün jeopolitiği ve kültürünü biçimlendirmiştir.

2006 itibarıyla, Türkiye’nin küresel göç haritası hala tek bir karşılayıcı ülkenin yani Almanya’nın egemenliğinde idi. İster 1,7 milyon Türk vatandaşını, ister Türkiye’de doğmuş fakat Türk pasaportu taşıyor olan veya olmayan 2,7 milyon kişiyi, ve hatta Almanya’nın yeni değiştirilen natüralizasyon yasası sayesinde artık muğlak bir vatandaşlık statüsünde bulunmayan ikinci ve üçüncü kuşak Türk-Almanlar’ı toplam rakama dahil ediyor olalım veya olmayalım. Türkler’in Almanya’daki mevcudiyeti son derece güçlü. Türk nüfusun Almanya’dan sonra en çok bulunduğu ülkeler Fransa (229.000), Hollanda (171.000), Avusturya (150.000) ve Belçika (111.000), bu ülkeleri az sayıda Türkün yaşadığı bir çok ülke izlemekte; örneğin İsveç’te 100.000’in biraz altında, Rusya’da ise 2000.

Türk göçünün küresel coğrafyası değişmekte. Doğu’dan Batı’ya doğru gerçekleşen sermaye akışını yansıtır bir şekilde, Türkiye’yi terk eden kişilerin de en fazla göç ettikleri yer Avrupa olmaya devam ediyor, ama buna ek olarak, henüz küçük olmakla birlikte, Asya’ya doğru giderek büyüyen bir akış da görüyoruz. 2000 ile 2006 arası Türkiye’den toplam 322.000 kişi Almanya’ya, 57.000 kişi Fransa’ya ve 55.700 kişi de Avusturya’ya göç etti, bunları daha küçük sayılarda çeşitli ülkeler izlemekte. Ancak Türkiye’nin Avrupa Birliği ile ilişkilerinin oluşturduğu üstünlük, Türkiye’den göç edenlerin değişen coğrafyasının da üstünü örtüyor. Örneğin, 2006 yılında, Almanya’ya gidenlerin sayısı 30.000’ken, bunu 20.000 kişi ile Suudi Arabistan izliyor, 8.300 kişi Fransa’ya gitti, ancak az olmakla birlikte dikkat çekecek kadar sayıda insan da Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla bağımsızlık kazanan Asya Cumhuriyetleri’ne göç etti.

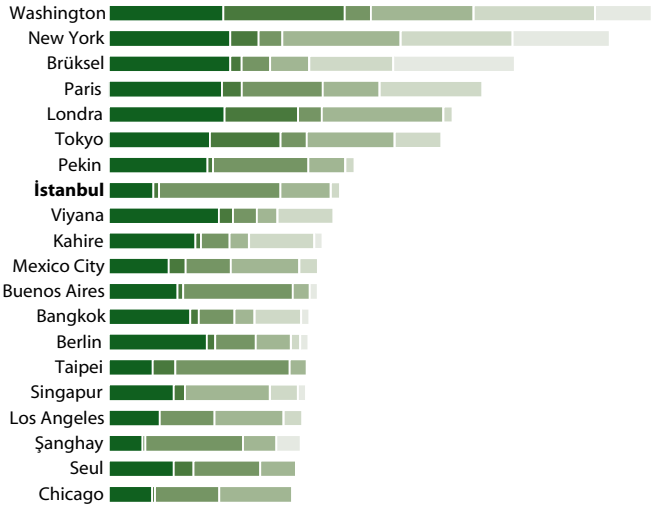
Türkiye’ye göç ise küçük miktarda, toplam nüfusun sadece yüzde 1,9’u yabancı ülkelere doğmuş bulunuyor, bu rakama Almanya’dan ya da başka yerlerden kesin dönüş yapanlar da dahil. Ancak burada yine, Avrupa Birliği ülkelerinin ötesinde yeni köken coğrafyalarına rastlamaktayız. 2006 yılında, Türkiye’ye göç eden 191.000 yabancının çoğu Bulgaristan ve Azerbaycan’dan geldi. Bu iki ülkenin vatandaşları yine 2000 ile 2006 yılları arasında gelenlerin toplamında çoğunluğu oluşturdular. Bulgaristan’dan 373.000 kişi gelirken, 73.000 kişi de Azerbaycan’dan göç etti, Almanya’dan gelenlerin sayısı ise sadece 48.400. Çoğunluğu oluşturan bu göçmenleri ise, Yunanistan, Rusya, Amerika Birleşik Devletleri, İran, Irak, Birleşik Krallık ve başka yerlerden gelen az ancak dikkate

## DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLAR (FDI) VE TÜRKİYE'DEKİ YABANCI FİRMALAR

	TÜRKİYE'YE GİREN FDI 2004-2008 (MİLYON US\$)	TÜRKİYE'DEN ÇIKAN FDI 1980-2009 (MİLYON US\$)	TÜRKİYE'DE ÇALIŞAN ULUSLARARASI ŞİRKETLER İN 2007
Avrupa Birliği (27)	44.245	8679	10.720
Almanya	2992	665	3125
Hollanda	13.043	4266	1419
Birleşik Krallık	2957	536	1831
Fransa	3633	105	-
İtalya	1191	120	-
Diğer AB ülkeleri	20.429	2986	4345
Diğer Avrupa ülkeleri (AB dışı)	2401	1016	1691
Afrika	111	426	309
ABD	6048	702	834
Kanada	242	2	120
Orta-Güney Amerika, Karayipler	595	17	105
Yakın Doğu ve Orta Doğu ülkeleri	6381	3826	3072
Azerbaycan	-	3420	453
Irak	-	7	511
İran	-	162	910
Körfez Ülkeleri	5722	56	-
Çin	-	26	300
Güney Kore	-	-	134
Japonya	-	-	-
Diğer Asya ülkeleri	1058	867	796



## SİYASAL ETKİNLİK



- Büyükelçilikler, konsolosluklar ve ticari ateşelikler
- Düşünce üreten kuruluşlar
- Ortak şehirler
- Uluslar arası erişimi olan yerel örgütler
- Uluslar arası kurum merkezleri
- Kentte düzenlenen siyasi konferanslar

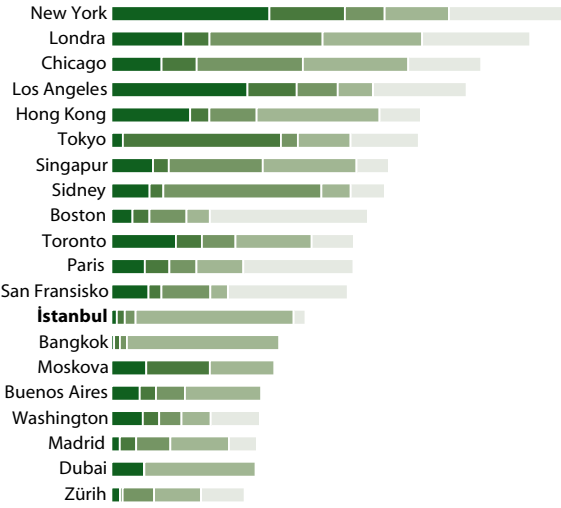
Kaynak: A.T. Kearney ve Chicago Küresel İlişkiler ve Dış Siyaset Konseyi: Küresel Şehirler Endeksi

değer sayıda göçmen izlemekte. Göçmenlerin kökenleri Batı’dan Doğu’ya doğru kayıyor. En fazla göç Almanya ve Fransa’ya olurken, en fazla göçmen de Bulgaristan ve Azerbaycan’dan geliyor.

Bir başka önemli ancak daha geçici olan unsur, kısa süreli yolculuklarla ortaya çıkan işlerin ya da ulusal kültürlerin kesişmeleri. Birçok ülke için de geçerli olduğu üzere, Türkiye’ye çeşitli kısa süreli nedenlerle giren yabancılar ve kısa süreli gelen vatandaşların sayısının çokluğu, göç edenlerin sayısından kat be kat fazla. 2006 yılında, Türkiye’ye en fazla seyahat, eğlence, kültür, aile ve dost ziyaretleri amaçlarıyla gelindi. Ancak Türkiye’ye iş için gelenler de oldu. 2006 yılında, Türkiye’ye en fazla gelen yabancı grubu 7 milyon yönetici ve profesyonel oldu, 1.1 milyon da ikincil hizmet grubu çalışanlarından geldi.

Yabancıların Türkiye’ye girişleri, 2006 yılında 19,3 milyon kişiye çıktı, bu rakam 2004 yılında 13,7 milyon, 2001 yılında ise 11,3 milyon kişiydi. 2001 ile 2006 yılları arasında, Almanya’dan Türkiye’ye 23 milyon kişi, Rusya’dan ve Birleşik Krallık’tan 9’ar milyon kişi, Bulgaristan’dan 7

## İNSAN SERMAYESİ



- Yabancı ülkede doğmuş nüfus
- Üniversite mezunu nüfus
- Üçüncü seviye eğitimde öğrenim gören uluslararası öğrenciler
- Yabancı ilk ve orta okullar
- Önemli küresel üniversiteler

milyon kişi ve İran’dan 4 milyon kişi geldi. Bunlar kayda değer olmanın da üstünde rakamlardır. Bu rakamlar ülkeye, muazzam çeşitlilikte insanların girip çıktığını, her birinin kendi özel tarihlerini ve kültürlerini taşıyarak, İstanbul’un kozmopolit yapısını beslediklerini göstermektedir.

Son dönemde oluşan bu sermaye ve insan akışı coğrafyaları, tartışmak istediğim son iki değişkeni beslemekte. Bunlardan bir tanesi, İstanbul’un bir karşılıklı politika alışverişi merkezi olarak üstlendiği önemli roldür. Kearney’nin 5 değişken (iş hayatı, insan sermayesi, bilgi alışverişi, kültür ve siyasi bağlantılar) üzerinden 60 kent üzerinde 2009 yılında yaptığı araştırmada, İstanbul, siyasi bağlantılar değişkeni bağlamında, Washington, Pekin, Paris, Kahire, Londra ve Brüksel ile birlikte ilk 10 kentin arasına girmiştir. Araştırma, siyasi bağlantılar değişkenini ‘küresel politika üretme ve siyasi diyalog üzerindeki etki’ olarak tanımlamaktadır.

Yukarıda anlatılanlardan çok da bağımsız olmayan ikinci nokta ise, araştırmanın İstanbul’u insan sermayesi değişkeni bağlamında ilk 15 kent arasına yerleştirmiş olmasıdır – araştırma,

## YÜKSELEN 10 AVRUPA KENTİ

SIRA	KENT	ÜLKE
1	Budapeşte	Macaristan
2	Varşova	Polonya
3	Moskova	Rusya
4	İstanbul	Türkiye
5	Sofya	Bulgaristan
6	Bükreş	Romanya
7	St. Petersburg	Rusya
8	Ankara	Türkiye
9	Kiev	Ukrayna
10	Yekaterinburg	Rusya

Kaynak: Ernst and Young, *Reinventing European Growth: 2009 European Attractiveness Survey*

kenti ‘çeşitli insan gruplarını ve yeteneklerini çeken bir mıknatıs rolü oynuyor’ diye tanımlamıştır. Bu 15 kent arasında; Tokyo, New York, Chicago, Sydney ve Londra bulunmaktadır. İstanbul’un böylesine bir yüksek düzeyi yakalamasındaki en önemli unsur kentin çok sayıda uluslar arası okula sahip olmasıdır. Bu okullar, öğrencilerinin anne ve babalarının niteliklerinin göstergesidirler.

Ölçülen bu beş unsurun arasında, en üst seviyede bulunan kentlerde bu durumu besleyen en önemli durumun yabancı ülkelere doğmuş nüfusun varlığı olduğunu belirtmek önemli olacaktır: Bu unsur tek başına New York’un insan sermayesi değişkeninde açık arayla en üst sıraya yerleşmesini sağlamıştır, Hong Kong’un da beşinci sırayı almasındaki en büyük etkidir. İstanbul’un konumu da oldukça iyidir; hala yurt dışında doğmuş olan nüfusu çok az olmasına rağmen, göçmenlerinin çok çeşitli kökenlere sahip olmasının getirdiği avantajlardan yararlandığı açıktır.

Ben, siyasi bağlantılar ve insan sermayesi değişkenlerinde öne çıkarak yer aldığı konumların, İstanbul’un değişik ekonomik ve jeopolitik coğrafyaların kavşak noktası olarak üstlendiği stratejik rolden kaynaklandığını düşünüyorum. Her geçen gün birbirine daha çok bağlanan bir dünyada, bu rol ve buna bağlı yetenekler giderek büyüyen bir önem kazanmakta.

Kentler uzun zamandır sınır ötesi çevrimlerin kavşak noktalarında, sermaye, emek, mal, ham madde, tacirler ve yolcular buralardan akıyor. Asya ve Afrika, bu akımların en eski ve en engin olanlarına, Avrupa da en yoğunlarından bazılarına tanıklık ettiler. Kentler, bu akışların çevrelerinde oluşan ekonomiler ve kültürler için stratejik alanlar yarattılar, bu türden kesişmeleri kullanacak ve yönetecek, ekonomik, siyasi ve kültürel iktidarların mekanlarını oluşturdular.

Bu çevrimler dünyada çok yönlü ve çapraz çizgiler oluşturarak kentsel arası coğrafyaları beslediler. Kentler arası coğrafyaların formasyonları bugün yeni bir küresel siyasal ekonominin, yeni kültürel alanların ve yeni tip politikaların önemli altyapılarını oluşturmakta. Kentler arası coğrafyaların bazıları gayet kalın ve oldukça görünür durumda – profesyonellerin, turistlerin, sanatçıların, ve göçmenlerin belli kent grupları arasından akımları. Diğerleri ise ince ve belli belirsiz görünmekte – belli kentleri birbirine bağlayan oldukça uzmanlaşmış finansal ticaret ağları, bu ticaretin araçlarına ya da ihracat merkezlerinden ithal merkezlerine doğru akan çok çeşitli ürünlere ait küresel mal zincirlerine dayanmakta.

Son süreçte bu akımlara ait coğrafyaların uçsuz bucaksız yayılışı bu kavşaklarda bulunan kentlere daha da büyük önem kazandı. İstanbul gibi bazı kentler için ise yeni. Asya’nın ekonomik ve jeopolitik dünya haritasındaki yükselişi, bu kentlerden bazılarının stratejik önemini artırdı, bunların arasında en çok öne çıkanı ise İstanbul.

*Saskia Sassen Columbia Üniversitesi’nde Sosyoloji Departmanı Lynd Profesörü ve Küresel Düşünce Komitesi üyesidir. Küreselleşme ve kentleşme üzerine kapsamlı şekilde çalışmış olan Sassen’in son kitabı Princeton Üniversitesi tarafından 2008 yılında yayımlanan “Territory, Authority, Rights”tır.*



# KÜRESEL GÜÇ KENT ENDEKSİ 2009

Küresel Güç Kent Endeksi (Global Power City Index, kısaca GPCI) küresel kent sıralamalarına yeni bir açı getiriyor: Kapsayıcı Güç. Mevcut kent sıralamalarının çoğu iş hayatı ya da finansal göstergeler gibi konvansiyonel kent fonksiyonlarına dayanırken, kentlerin kapsayıcı gücü ise 6 kent fonksiyonuna tekabül eden 68 göstergenin analiz edilmesi sonucunda ortaya çıkıyor. Bu analiz, Ekonomi, Araştırma ve Geliştirme, Kültürel Alışveriş, Yaşanabilirlik, Çevre ve Ulaşılabilirlik olarak tanımlanmış altı kentsel fonksiyonun yanı sıra, kentlerin evrimini 'Küresel Aktörler' diye tanımlanan, içinde kimlerin yaşadığı, çalıştığı, öğrenim gördüğü, ziyaret ettiği ya da sanatla uğraştığı gibi perspektiflerden de bakarak incelemeye izin veriyor.

New York, 2009 yılında 35 kent arasında en güçlü kent unvanını aldı. New York'u, Londra, Paris ve Tokyo izliyor. New York; Ekonomi, Araştırma ve Geliştirme konularında olduğu gibi, Araştırmacılar, Sanatçılar, Ziyaretçiler ve Kent sakinleri gibi aktörler sıralamasında da birinci sırada. Ancak New York, yaşanabilirlik ve çevre gibi faktörler söz konusu olduğunda en alt sıralardaki şehirlerin arasında yer alıyor, bu durum New York'un, çok büyük fırsatlar barındırmasına rağmen bu fırsatları değerlendiremeyen bir kent olduğunu gösteriyor. Çevre fonksiyonu ise, ekoloji, kirlenme ve altı alt göstergeye bağlı olarak doğal çevreyi ölçmekte. Bu ölçümün etkisiyle de Kuzey Amerikan kentlerinin en göz önünde olanlarının çoğunun toplam puanı aşağı çekilmekte.

Londra New York'la benzerlikler gösterirken, Paris'in durumu tamamen farklı: Paris, Yaşanabilirlik ve Ulaşılabilirlikte birinci sırada, Sanatçılar ve Kent Sakinleri konusunda da ikinci sırada. Oysa, Ekonomi, Araştırma ve Geliştirme, ve Yöneticiler fonksiyonları görece düşük. Dolayısıyla sonuç New York'taki durumu yansıtmakta: Paris yaşanır bir kent, ama iş ekonomiye geldiğinde ödün vermekte. Bu arada dördüncü sırada olan Tokyo, Ekonomi ve Araştırma ve Geliştirme fonksiyonlarında ikinci sırada olmakla birlikte, Yöneticiler sıralamasında görece alt sıralara düşüyor. Tokyo'nun bir başka zayıf noktası da Ulaşılabilirlik: kent içi ve kent çevresi düzeyinde gelişmiş toplu taşımacılık sistemlerinin varlığına rağmen, bu

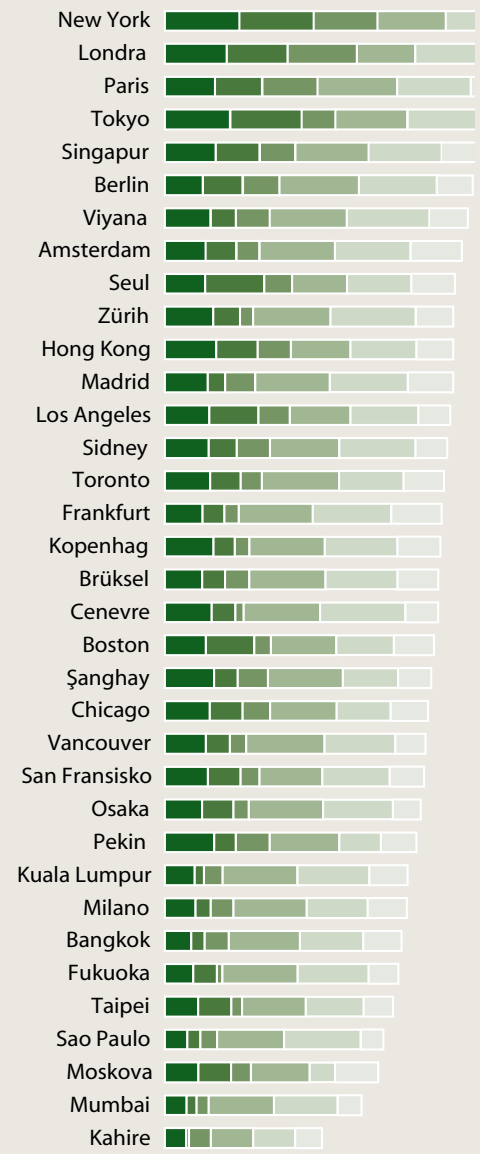
konuda görece alt düzeyde olmasının nedeni, uluslar arası havalimanına olan bağlantısının nispeten kötü olması.

Singapur, Güney Doğu Asya'daki konumunu doğrular bir şekilde toplamda beşinci sırada yer alıyor. Berlin, yöneticilerin yanı sıra aktörlerin çoğunda popülerliğini sürdürürken, Yaşanabilirlik sıralamasında üstlerde yer almasıyla, yaşam kalitesine yoğunlaşmış olan Paris'i yankılıyor. Pekin ve Şanghay, Kapsayıcı Güç sıralamasında altlarda yer alıyorlar, ancak her ikisi de Ekonomi ve Yöneticiler göstergelerinde görece üst sıralardalar. İş geliştirme konusuna gelince, bu kentlerin ikisi de Asya'nın finansal merkezleri olmak için gereken kapasiteye sahip görünmekte.

Küresel kentlerin durumlarını araştırmak, bu kentlerin birbirleriyle sanayi düzeyinde nasıl ilişki kurduklarını, birbirine bağlılık ilişkilerini nasıl geliştirdiklerini, nasıl rekabet ettiklerini ve nasıl iş birliği yaptıklarını da ortaya koyuyor. Bu gizli küresel çevrimlerin bir tanesinin detaylı bir çözümlemesi, şirket merkezleri, dünya çapındaki şirketler ve kentler arasındaki bağlantıları göz önüne sermekte, aynı zamanda bu analiz, dünyanın en büyük şirketleri üzerinde yapılmış bir incelemeye dayanmakta. Kentten kente uzanan çizgiler, şirketlerin merkez ve şube büro çevrimlerini göstermekte. Çizgiler kalınlaştıkça, kentler arasındaki bu çevrimlerin yekunu çoğalmakta. Aşağıdaki diyagram, küresel finans akışının New York, Londra ve Tokyo üçgeninde olduğunu gösteriyor. Diğer araştırmalar, imalat şirketlerinin oluşturduğu daha farklı çevrimlerin, New York, Londra, Paris, Madrid, Tokyo ve Seul gibi daha çeşitli kentlerde olduğunu gösteriyor. Diğer sektörler de çözümlendiğinde, küresel kentler çağını temsil eden, dünyanın gizli küresel çevrimleri de ortaya çıkacaktır.

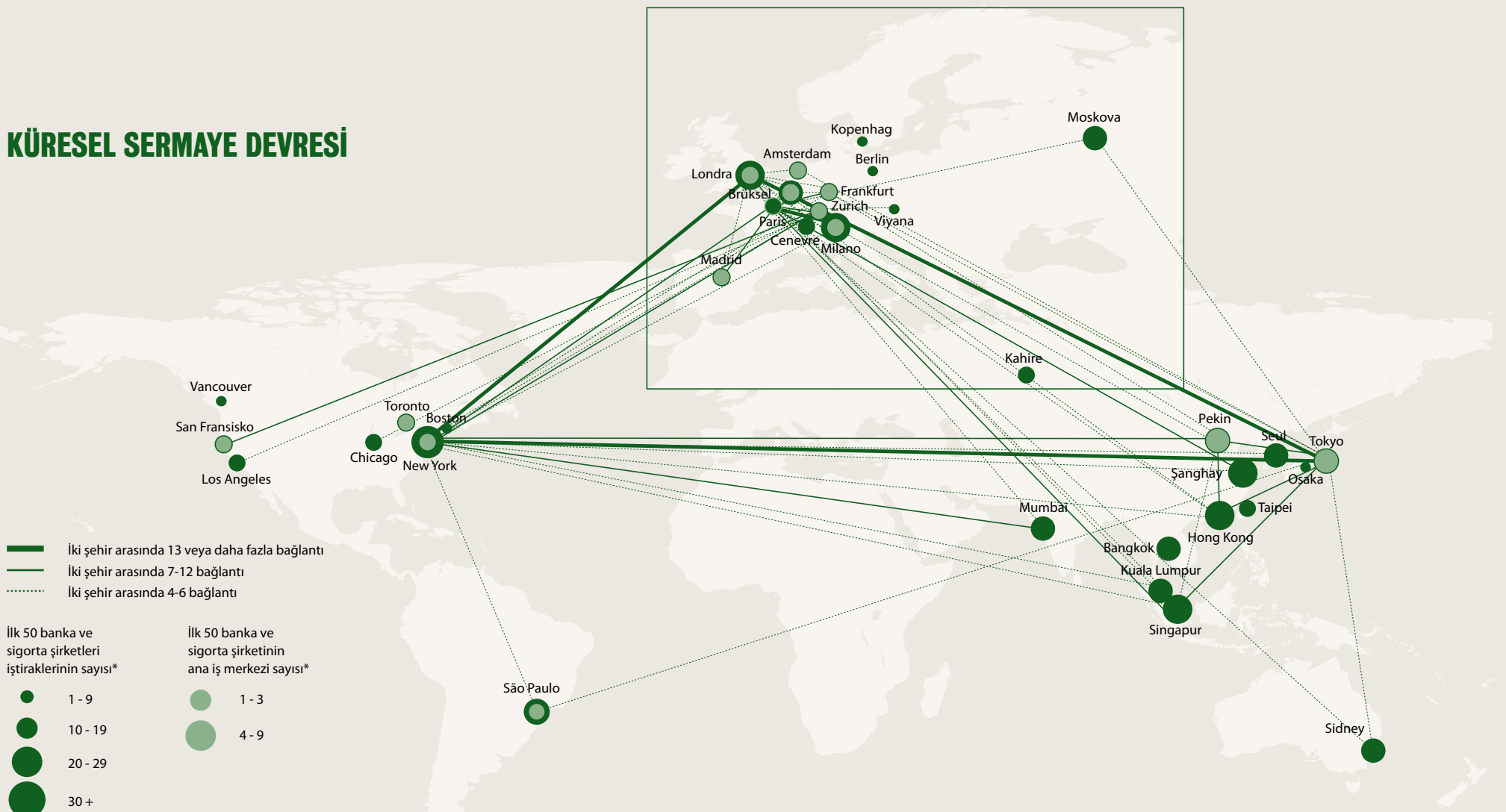
*Kentsel Stratejiler Enstitüsü'nün, Küresel Güç Kent Endeksi, Tokyo'daki Mori İnşaat tarafından desteklenen kar amacı gütmeyen bir kurum olan Mori Memorial Vakfı için Sir Peter Hall yönetiminde bir ekip tarafından yapılmıştır. Araştırmacılar arasında Saskia Sassen, Richard Bender, Heizo Takenaka, Hiroo Ichikawa, Takayuki Kubo ve Manabu Mineo bulunmaktadır.*

## KAPSAMLI GÜÇ SIRALAMASI



■ Ekonomi  
■ Araştırma ve Geliştirme  
■ Kültürel Alışveriş  
■ Yaşanabilirlik  
■ Çevre  
■ Ulaşılabilirlik

## KÜRESEL SERMAYE DEVRESİ



\* Fortune Dergisi'nin, 2009'da en yüksek cirolu 500 küresel şirket sıralamasına göre

Bu harita, dünyanın farklı şehirlerindeki bankacılık ve sigorta şirketlerinin genel merkezlerini ve iştiraklerini ve bu şehirler arasındaki bağlantıları göstermektedir.



# KENTSEL BİR ÇAĞ İÇİN YEŞİL EKONOMİ

**Pavan Sukhdev**, "yeşil ekonomi"nin şehirleri nasıl değiştirebileceğini ve iklim değişikliğine karşı olası kentsel çözümleri inceliyor.

Şehirler toplumumuzun insani yaratıcılık, etkileşim, ekonomik etkinlik, bilim, çeşitlilik ve kültür merkezleridir. Dünya nüfusunun yarıdan fazlası artık kentlerde yaşamaktadır ve 2006 Dünya Kentlerinin Durumu raporunda da belirtildiği üzere az gelişmiş ülkelerde kentsel ekonomik etkinlikler gayri safi milli hâsılanın yüzde 55'ini, orta gelir düzeyli ülkelerde yüzde 73'ünü, gelişmiş ülkelerde ise yüzde 85'ini teşkil etmektedir. Yani, şehirler pek değerlidir.

Şehirler aynı zamanda sektörel politikaların tasarımı ve uygulanması söz konusu olduğunda – su, ulaşım, iletişim, enerji, atık yönetimi ya da inşaat konularında – önünde sonunda geleceğimizi iyiye ya da kötüye yönlendirecek olan kritik coğrafi birimlerdir. Önümüzdeki birkaç on yıllık süre boyunca, iklim değişikliklerine bağlı olarak meydana gelecek afetlerin, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde, şehirler üzerinde önemli ölçüde ekonomik ve insani etkileri olacaktır. Yani, şehirler risk altındadır.

Şehirler aynı zamanda çevre ve kalkınmayla ilgili bir dizi sorunun en kaba ifadelerini buldukları mekânlardır – hava ve su kirliliği, enerji tüketimi ve ulaşımdan kaynaklanan sera gazı salınımı, toplumsal dışlama ile gecekondulu alanlarının genişlemesi, suç oranında artış ve yoksulluk. Kirlenici salınımların dörtte üçünün şehirlerden yayıldığını fark ederek, şehirlerin John Sachs'ın tabiriyle 'büyük hamle'ye

(big push) girilmesi gereken yerler olduğunu da düşünmeliyiz. Şehirlerimizi 'yeşillendirmek' yalnızca hızlı bir biçimde çok yönlü iktisadi kazançlar getirmekle kalmayacak, aynı zamanda şehirlerin iklim değişikliği üzerindeki etkisini ve dolayısıyla iklim değişikliğinin şehirler üzerindeki müstakbel *de facto* etkisini de azaltmış olacak.

İnsan yerleşimlerinden oluşan kümelenmeler, özellikle her gün 145.000 yeni kentlinin kentsel çağa girdiği gelişmekte olan ülkelerde yeşeren post-modern kültürümüzün yerleşik bir parçasıdır. Belediye başkanlarının yerel düzeyde sürdürülebilirliği geliştirecek ve şehirlerinde sürdürülebilir yeşil kalkınmayı destekleyecek bir küresel eylem planı oluşturmaları gerekmektedir. 1992 senesindeki Rio Anlaşması'nda muhafaza edilmiş olan Yerel Ajanda 21, dünyanın çeşitli yerlerinden gelen belediye başkanlarının şehirlerindeki salınımları ciddi biçimde azaltmayı amaçlayan ileriye yönelik birlikteliklerine yol açmıştı. Yerel Ajanda 21'i kimi gelişmiş devletlerdeki şehirlerde bile uygulamanın çok zor olduğuna dair kanıtlar bulunsa da, bu programın yerel idarelerin şehirlerindeki çevre şartlarını iyileştirmeye yönelik bir mücadeleye girmeleri için hazırlanan altyapıya katkıda bulunduğuna dair genel bir kanaat da mevcuttu.

Yerel Ajanda 21'de öne sürülen pek çok zorluğun Yeşil Ekonomi'ye giden yolu arayan bir Kentsel Çağ bağlamında

bir adım ileriye götürülmesinin zamanı geldi. Şehirler yarının kazanç ve esenliğinin ortaya çıkartılmasında merkezi bir rol oynayacak; iklim değişikliklerinin, kirliliğin, kaynak sıkıntısının ve bozulan ekosistemlerin riskleriyle tehditlerinden azade bir çevrede doğru düzenli mesleklerin tedarikini ve insan refahını sağlayacaktır.

Bugünkü çok boyutlu krizlerle yüzleşebilmek için harekete geçirilen trilyonluk teşvik paketlerinin önemli bir bölümü yeşil altyapıyı genişletmek, enerji tüketimi ile kaynak verimliliğini en iyi biçimde düzenlemek, yenilenebilir enerji kullanımını teşvik etmek ve hepsi de daha temiz, daha yeşil, daha zengin ekonomilerin ortaya çıkmasını sağlayacak yeni meslek çeşitlerini oluşturmakla ilgilidir. Ne var ki, bazı çok önemli sorular hala cevapsızdır: iklim değişikliği ile ilgili yatırımlara ayrılmış olan yüzde 16'lık yeşil teşvik payı küresel ekonominin yeniden yapılandırılmasında kafi gelecek midir? Dünya kentleri ve dünya ekonomisi ile ilgili bütün bu çalışma ve 'yeşillendirme,' istihdam sorunları ve yoksullukla ilgili ne yapabilir?

Şehirlerdeki gerçek dönüşümü sağlayacak olan bu değişiklikler, kentsel tasarımı planlama politikalarına acilen dâhil etmeyi, insani ekonomik kalkınma ile doğayı birbirine ahenkli bir biçimde entegre etmeyi, doğa ile inşa edip tasarım yapmayı gerektirir. Yeşil bir kentsel çağa hayat verebilmek için tüketim kalıplarımızı daraltmalı, alışkanlıklarımızı

**Belediye başkanlarının yerel düzeyde sürdürülebilirliği geliştirecek ve şehirlerinde sürdürülebilir yeşil kalkınmayı destekleyecek bir küresel eylem planı oluşturmaları gerekmektedir.**



Ryan Pyle

Çin, dünyanın en fazla rüzgar türbini ihraç eden ülkesi olurken, bir yandan da her hafta, yeni termik santraller kurmaktadır. İklim değişikliği, bu iki teknoloji ve tutumu da hedef alan çok boyutlu kentsel çözümlere ihtiyaç duymaktadır.



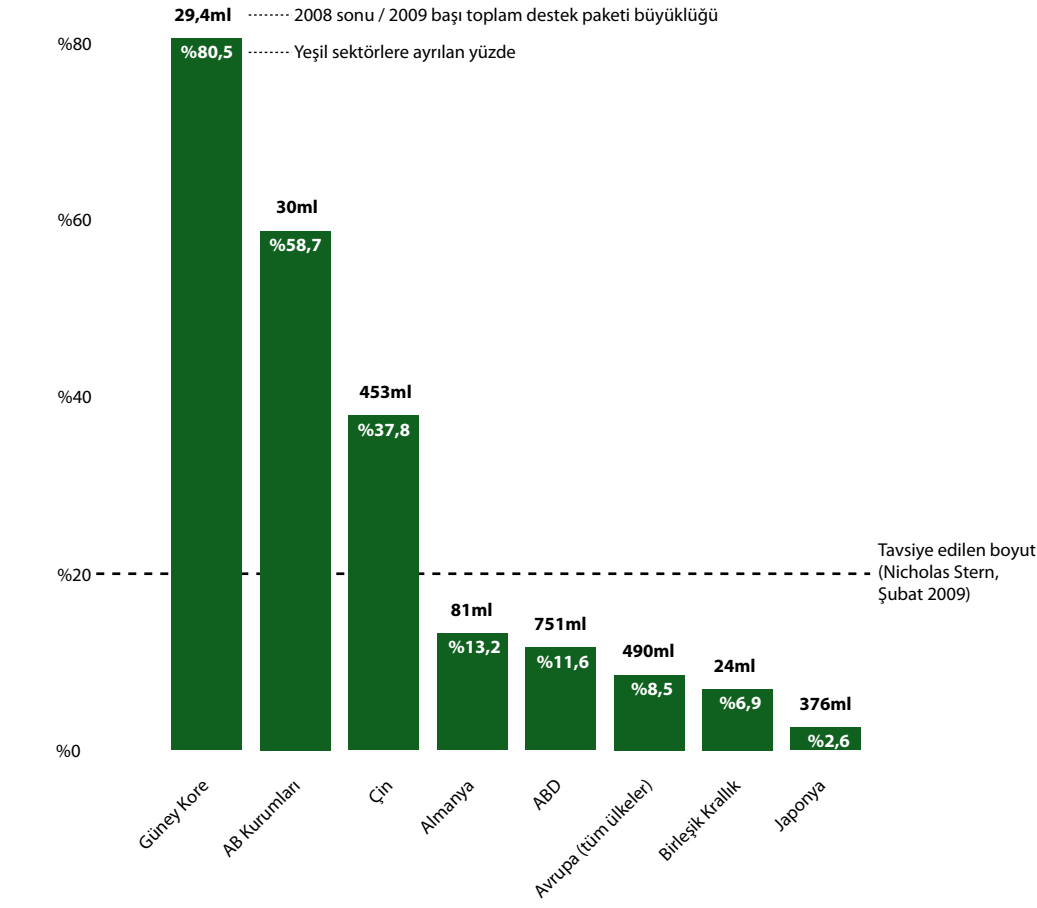
değiştirmeli ve üretim dinamiklerimizi kaynak verimliliği ile geri dönüşüm üzerine tesis etmeliyiz. Bu belirleyici ölçütlerin çoğu şehirlerin şimdiye kadarki şekillenme süreçlerine dayanmakta. David Satterthwaite, ABD kentlerinde insanların zengin Asya kentlileriyle karşılaştırıldığında, kentsel dağınıklık ve toplu taşıma sistemindeki yetersizliklerden dolayısıyla altı kat daha fazla araba kullandıklarını göstermişti. Uluslararası Enerji Kurumu'nun sıradan senaryolarından biri uyarınca, 2000 yılına oranla 2050 senesinde ulaşım sektöründeki CO<sub>2</sub> salınımlarında yüzde 120 oranında bir artış beklenmektedir. Bütün dünyadaki araba sayısı üç katına çıkacak ve bu artışın yüzde 90'ından fazlası OECD üyesi olmayan ülkelerde gerçekleşecektir. Ulaşımdan kaynaklanan sera gazı salınımlarını kısmak için otomobile olan bağımlılığı azaltmalı, daha az karbon ihtiyacıyla çalışan ulaşım sistemlerine – tren gibi – hızlı geçişi sağlamalı ve yakıt ile motor verimliliğini arttırmalıyız.

Şehirler; iyi düzenlenmiş, daha yeşil olan ve bütün kullanıcılarının – motorlu taşıt sahibi olsun veya olmasın – ihtiyaçlarına cevap verebilecek türden ulaşım altyapılarına yönelik yatırımların hedeflenmesini sağlayarak verimliliği amaçlayan yapısal bir değişimi kolaylaştırabilir. Kentsel merkezlerin ve onların çevrelerinin çoklu kullanım ve akıllı büyüme gibi tasarım prensiplerine göre planlanması sürdürülebilir ulaşımı içerecek geleceğin önemli bir parçası kılınmalıdır. Bu ilkeler uyarınca gerçekleşecek olan kentsel kalkınma özel taşıtlara bağımlılığı azaltacak ve kısa mesafeler ile günlük gidiş gelişler için toplu taşıma sistemlerinin ve motorsuz araçların kullanımını teşvik edecektir. Ulaşım planlaması ve talep işletmesinin entegrasyonu, düşük karbonlu yakıtlar ve elektrikli ulaşım teknolojilerinin daha fazla kullanılması, kısa ve uzun vadeli iktisadi sürdürülebilirlik hedeflerine erişilmesi için gereklidir. OECD ülkelerinde önümüzdeki 15–20 sene içerisinde hafif çalışmalara yönelik araçların verimliliklerinin yüzde 30 oranında iyileştirilmesi mümkündür. Bu verimliliğin OECD üyesi olmayan ülkeler tarafından da benimsenmesi ve taşıt filolarının büyük oranlarda suyla ve elektrikle çalışır duruma getirilmesi, araç verimliliğinde toplam yüzde 50'lik bir iyileşme sağlayacaktır.

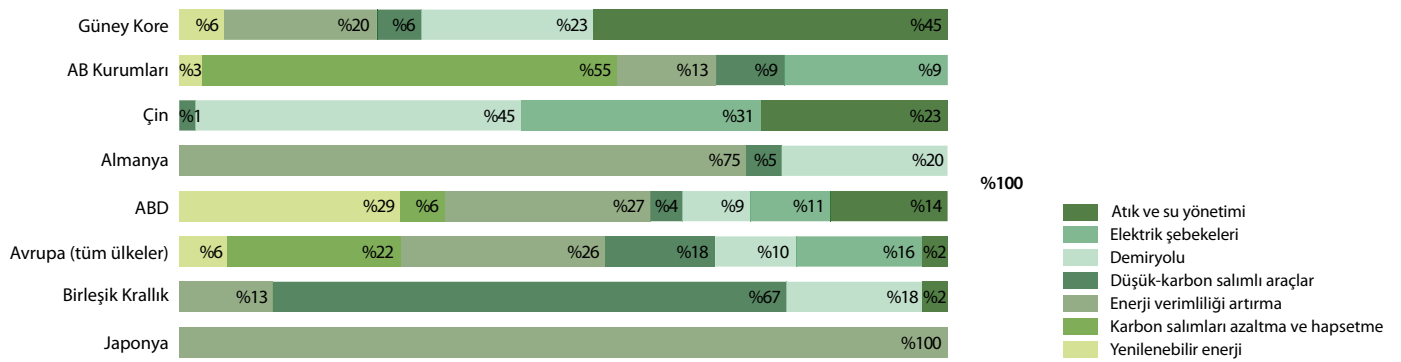
Kent tasarımlarında yoğun nizamı teşvik eden politikalar, uzun mesafe ulaşımalarını azaltabilir. Planlama ve yüksek yoğunluklu kalkınmanın, bazı büyük ve zengin Asya kentlerinde başarılı biçimde uygulanmış olan yoğunluklu ve yeşil planlamalara bakıldığında, birbirleriyle sorunsuz şekilde bağdaşmakta oldukları görülür. Buna ek olarak, arazi kullanımına dair yasal düzenlemeler, yerleşimlerin enerji ve kaynak kullanımında üstün verimlilik sağlayan yerlerde kurulmasını da garantiye almış olur. Örneğin; pek çok çevreci, Kaliforniya'daki evlerin coğrafi sebeplerle diğer ABD kentlerine oranla daha az enerji tüketmekte olmalarına rağmen, Kaliforniya sahilinde yer alan şehirlerde kalkınmayı engellemeyi arzu ediyor. Ne var ki, Kaliforniya'da inşaat yasağı getirmek, evlerin ısınma ihtiyacı için daha fazla enerji harcandığı ve kentsel dağınıklıktan ötürü insanların daha fazla araba kullandığı Houston, Teksas'ta daha çok sayıda ev inşa edilmesine yol açabilir.

Yapı ve inşaat sektöründeki teşvik ve yasal düzenlemeler, şehirlere ve yerel hükümetlere, standartların belirlenmesi ve imar izinleri çalışmalarında yetkilerini kullanmaları için fırsat tanımaktadır. Enerji verimliliğine yönelik yatırımları ya da binalara yenilenebilir enerji teknolojilerinin yerleştirilmesini de içeren bu gibi tedbirler hakiki bir etki yapabilir. Birçok ülke bu yönde çalışmalar yapmaya başlamıştır. Örnek olarak, Almanya enerji verimliliğini arttırmak amacıyla mevcut konut stokunun teknolojik donanımını yenilemeyi amaçlayan bir program başlatmıştır. Şimdiye kadar, 200.000 apartman dairesinin teknolojik donanımının yenilenmesi 25.000 yeni iş olanağı yaratmış, mevcut 116.000 işin ise devamını sağlamıştır. Dünya çapında enerji verimliliği sağlanmış binalara geçiş milyonlarca iş olanağı yaratacak ve yapı ve inşaat sektöründe çalışmakta olan mevcut 111 milyon kişinin işini 'yeşilleştirecektir.' Binalardaki enerji verimliliğinin iyileştirmesine yönelik yatırımlar yalnızca Avrupa'da ve Amerika Birleşik Devletleri'nde 2 milyondan 3,5 milyona kadar ulaşan sayıda yeni yeşil iş olanaklarını meydana getirecektir. Gelişmekte olan ya da geçiş sürecini yaşayan ülkelerdeki potansiyel çok daha yüksektir. Özellikle geçiş dönemini yaşamakta olan ülkelerde pek çok verimsiz bina mevcuttur. Yeşil binalara yönelik yatırımlar daha şimdiden Fransa, Almanya, Japonya, Kore Cumhuriyeti ve Birleşik Krallık gibi birçok ülkenin

## 2008/2009 YEŞİL DESTEK PAKETLERİ



## YEŞİL DESTEK PAKETLERİNİN KIRILIMI



## Yeşil Kentsel Çağ, şehirlerin doğrudan yüzleşeceği, kalkınma ile ilgili toplumsal zorlukların farkına varmalı ve bunlara karşı koyabilmeli.

ekonomik teşvik paketinde kendisine yer bulmuştur. Binaların enerji verimliliğini arttırmaya yönelik malzemeler ve teknolojik ürünler piyasada çeşitli fiyatlara erişilebilir durumdadır. Mevcut inşaat teknolojisini kullanmaya devam ettiğimizde bile, geleneksel tasarımlara kıyasla yüzde 80'e varan oranda enerji tasarrufu elde edebilmekteyiz. Ancak, bu teknolojilerin ve malzemelerin geniş bir kesim tarafından benimsenmesi ve inşaat ve yenileme çalışmalarında kullanılması için ustalık ve beceri geliştirilmesine yönelik büyük ölçekli yatırımlar gerekmektedir. Bu, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, söz konusu teknolojilerin ve malzemelerin arzını ve erişilebilirliğini arttırmak için temel bir konudur.

Yeşil Kentsel Çağ, şehirlerin doğrudan yüzleşeceği, kalkınma ile ilgili toplumsal zorlukların farkına varmalı ve bunlara karşı koyabilmeli. Artık ayırt etmeye başladığımız üzere, kent sakinleri yalnızca kozmopolit kentli hayat tarzları sürdüren kimselerden oluşmamakta, onlar aynı zamanda güvenli içme suyuna, sağlık ve temizlik hizmetlerine ulaşamamakta olan, her türlü eşitsizliğin kurbanı konumundaki iki milyar kişiden de meydana gelmektedir. İyi planlama ve karbonsuz teknolojik çözümler için,

sürdürülebilir post-modern şehir aynı zamanda düşük işsizlik oranı, toplumsal eşitlik, açık yeşil alan, sosyal etkileşim platformları ve temel ihtiyaçlara yönelik evrensel düzeyde eğitim olanakları sağlayabilen iyi organize edilmiş bir yer olmalıdır.

Sürdürülebilir kentlere, şehirlerin içindeki ve etrafındaki planlama ve karar alma süreçlerine yönelik katılımın arttırılması ile ulaşılabilir. Brezilya'nın Porto Alegre kentinde geliştirilmiş olan katılımcı finansman planı fikri, kamuya ait paranın kaçırılmasını engelleme ve bu paranın harcanma verimliliğine dair tahsisine yönelik titiz bir çözümdü. Yeşil kentsel devrim ancak yerel topluluğun içindeki organizasyonlar ile uluslararası örgütlerin ve devlet kurumlarının birlikte yürütecekleri bir işbirliği sayesinde mümkün olacaktır.

Dünya sürdürülebilir büyümenin başlaması için siyasi irade ile eşgüdümlü politik eylemlerden oluşacak doğru karışımı beklemek zorunda mıdır? Belki de hayır. Yeşil Ekonomi İnisiyatifi'nin (Green Economy Initiative) sürdürülebilir kentler biriminin başkanı Lawrence Bloom'un belirttiği gibi, 'yıkılanların arasından kendine hızla yol açan yeşil bir ekonomi artık mevcuttur'. Umudumuz, şimdiye kadar şahit olduğumuz başarılı modellerin ölçeklerinin geliştirilerek bütün dünyada başarıya ulaşmalarıdır. Hayalimiz, gerçek bir küresel yeşil ekonomiye doğru ilerleyen, doğayla uyum içerisinde yaşayan bir topluma erişmektir.

*Pavan Sukhdev, Deutsche Bank Küresel Pazarlar'ın Genel Müdürü'dür. Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nda (UNEP) Yeşil Ekonomi Raporu çalışmalarını yönetmektedir.*



# İKLİM POLİTİKASI OLARAK ŞEHİR PLANLAMASI

Şehirler küresel karbondioksit salımlarına orantısız derecelerde katkıda bulunurken, **Philipp Rode** "yoğun şehrin" temel özelliklerine odaklanmanın, iklim değişikliğine karşı mücadeledeki önemini tasfir ediyor.



Ali Tapık

Şehrin en kalabalık yollarından birinde, 40,4 kilometrelik, kendine ayrılmış bir şeritte günde yaklaşık 440.000 yolcu taşıyan Metrobüs, İstanbul'da yolculuk sürelerini kısaltırken, toplu taşıma kullanımını da arttırdı.

Almanya'daki haftalık *Der Spiegel* dergisi, 1986'daki bir sayısının kapağına dünya için ciddi bir uyarı mahiyetinde bir resim koydu: Köln'deki ünlü gotik katedral, herhangi başka bir binanın görünmediği bu resimde, yarısı uçsuz bucaksız sulara gömülmüş bir hâlde gösterildi. "İklim felâketi" başlığı taşıyan sayı küresel çevre krizini yalnızca insanlığın önüne geçilmez hırslarıyla değil – Köln'deki katedral 1880 yılında dünyanın en yüksek binasıydı – aynı zamanda doğanın karşı konulamaz güçlerine karşı şehirlerin ne denli korunaksız olduğunu gösterecek şekilde bir şehrin ortadan kaybolmasıyla ilişkilendiriyordu.

Kamu oyunun henüz karbon gazı salınım oranları, iklim değişikliği ve yükselen deniz suyu seviyeleri gibi konularda bilgili olmadığı bir zaman için böylesi bir kapak elbette biraz abartılıydı. Yine de 1980'lerin ortalarında, insanlığın çevrede yarattığı tahribat, dünyanın taşıyabileceği seviyeyi aşmaya başlamıştı. O günden bu yana, çevreye verdiğimiz zarar artmaya devam etti. 1997'de oluşturulan Kyoto Protokolü'ne rağmen, küresel karbon gazı salınım oranları %26 daha arttı. Deniz suyu seviyesinin de 2100 yılı itibarıyla bir metre yükselmesi bekleniyor.

Bugün, şehirlerle iklim değişikliğinin inkâr edilemez bir biçimde birbirleriyle alâkalı olduğunun farkındayız. Küresel ısınmanın getirdiği risklerin ve bu riskleri bertaraf etmek için gerekli olan küresel acil eylem planının daha fazla insan tarafından bilinir olması, küresel ölçekte seyreden kırdan kente göç hareketiyle çıkışıyor. Deniz seviyesindeki yükselmeler, tuhaf hava koşulları ve susuzluk gibi bir dizi soruna karşı şehirler savunmasız durumda. Birleşmiş

**Şehirler, en temel düzeyde, herhangi büyük bir organizmanın yaşam mantığını izliyor: Birim başına küçük organizmalardan daha az enerji sarf ediyorlar.**

Milletler, en az 400 milyon kent sakininin deniz seviyesindeki yükselmeye bağlı tehlikelerle karşılaşacağını tahmin ediyor. Şehirleşme, gezegenimizin sınırlı doğal kaynaklarının tüketimine yönelik haddinden fazla arzuyu beraberinde getiriyorsa da, iyi tasarlanmış şehirler, sürdürülebilir yaşama biçimleri arayışında uygulanabilir çözümler sunabilirler.

Şehirleşmeye aşırı tüketim, enerji yoğunluklu yiyecek tedârîki ve sürekli artan bir mal ve insan akışı eşlik ediyor. 1950 ile 2005 yılları arasında, kent nüfusu oranı dünya ölçeğinde %29'dan %49'a yükselirken, küresel karbon gazı salınımı miktarı 1630 milyon tondan 7985 milyon tona fırladı. Tüm karbon gazı salınımının yaklaşık %75'ine şehirlerin neden olduğu, bugünlerde sıklıkla dile getiriliyor. Hatta kimi şehirler o denli karbon gazı salıyor ki küresel karbon gazı salınımı listesinde 25. sırada bulunan Şanghay gibi kentler ülkelerin arasında kendilerine yer buluyor. Bu tür istatistikler, salınım oranlarının belirli bölgelerle olan

kompleks ilişkisini anlamakta başarısız olurken, bölge içinde üretilen, ihraç edilen ya da dolaylı karbon salınımları arasındaki farkın anlaşılmasını engelliyor. Yine de, araştırmaların çoğu, fazlasıyla yüksek küresel karbon gazı çıkışının sorumlusunun şehirler olduğunda hemfikir. Bunda bilhassa dolaylı salınımların güçlü etkileri olabilir. Örneğin Londra hava trafiğindeki salınım dikkate alındığında, yaklaşık %34 olarak hesaplanan oranıyla havacılık sektörünün, tek başına şehrin en çok karbon gazı üreten kesimi olduğu görülür.

Küresel sera gazı salınımlarının yaklaşık üçte ikisi enerjiyle ilgili. Bunların başta gelen üçünden, binaların ısıtması ve aydınlatması için gerekli olan enerji %25'ini oluştururken, ulaşım ve sanayi %22'serlik kısmını teşkil ediyor. Buna kıyasla, yüksek gelir seviyesi olan şehirlerde binaların neden olduğu salınım oranı genellikle %60 ve ulaşım kaynaklı salınım oranı %30 civarında oluyor. Özellikle endişe verici olansa ulaşım kaynaklı salınım oranları. Karbon gazı oranlarını düşürme siyasetinde ısrarcı olan Avrupa Birliği'nde dahi, diğer önemli sektörlerde mütevazî düşüşler yaşanırken, ulaşım kaynaklı karbon gazı salınımı 1990 ile 2006 yılları arasında şaşırtıcı bir biçimde %36 arttı.

İşin daha kötüsü, ulaşımın neden olduğu karbon gazı salınımı, dünyanın süratle büyüyen metropollerinde daha hızlı bir şekilde artıyor. Bu, kısmen, bazı şehirlerin, bilindik modernizasyon yöntemleri uygulayarak 1950 ve 1960'ların ucuz petrol politikalarından kalma altyapı yaratma çabalarından ileri geliyor. Otoyolları, köprüleri ve tünelleri



ihya etmeye yönelik bu beton ve çelik siyaseti, yol yapımının, tıkanıklığı aşmaktan çok, daha fazla trafik ve daha uzun seyahat mesafelerine yol açtığına dair büyük delilleri görmezden gelmekle kalmıyor, aynı zamanda şehri uzun vadede yıkıma sürüklüyor. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki metropollerle ilgili ampirik değerlendirmelere göre, şehrin merkezine bağlanan her yeni otoyol, şehrin merkezi nüfusunda %18'lik bir azalmaya sebep oluyor. Zamanında otomobili benimsemiş metropol bölgeleri, daha önce hiç olmadığı kadar boş yer arayan araçlardan müteşekkil uçsuz bucaksız şehirlere dönüştü. Bugün, São Paulo metropol bölgesinde, Hindistan'ın 2005'teki toplam araç sayısını geçecek denli fazla, altı milyondan fazla araç var. Aynı zamanda, doğrudan erişimi ve toplu taşıma bağlantıları olduğu hâlde gözden çıkarılan bu kentin merkezi, orta-sınıf kent sakinleri ve şehrin önde gelen şirketlerinin çoğu tarafından terk edilmiş durumda.

Yüksek yaşam standartları, şehirlerde her zaman aynı oranda yüksek bir doğal kaynak kullanımına yol açmıyor. Şehirler, en temel düzeyde, herhangi büyük bir organizmanın yaşam mantığını izliyor: Birim başına küçük organizmalardan daha az enerji sarf ediyorlar. Şehirler, insanları, işlemleri ve ilişkileri bir araya getirerek yalnızca sosyal ve ekonomik imkanları büyük ölçüde artırmakla kalmıyor, belli bir noktaya kadar, ekonomileri altyapının ölçeğinden istifade ederken, geniş bir yelpazedeki hizmetleri en verimli şekilde kullanabiliyorlar. Almanya'daki şehirlerin mukayese edildiği yeni bir çalışma, nüfus iki katına çıktığında, yol yüzeylerinin sayısının ya da elektrik kablolarının uzunluğunun %100'lük bir artışla iki katına çıkması beklenirken yalnızca %80 ila %90 arasında bir artış yaşandığını gösteriyor.

Bu, bölgelerindeki yerleşimler ile karşılaştırıldığında şehirlerin daha iyi bir çevre performansı olduğu anlamına geliyor. Örneğin New York, ABD'nin toplam nüfusunun %3,7'sine evsahipliği yaparken, ülkenin toplam sera gazı üretiminin yalnızca %1'ine yol açıyor. Stockholm Çevre Enstitüsü'nün de Birleşik Krallık bağlamında gösterdiği üzere, tüm dolaylı karbon gazı salınımları hesaba katılsa dahi, şehirde yaşamak banliyölerde ve kırsal yerlerde yaşamaktan daha çevreci. Şehirler arasında devasa farklılıklar olduğu da gözlerden kaçmamalı: Amerika Birleşik Devletleri'ndeki çoğu şehirde, yaşam kalitesi, Avrupa ile hemen hemen aynı olsa da, Amerika'daki petrol tüketimi Avrupa'dakinin üç ila beş katı civarında.

Karbon gazındaki verimliliğe katkıda bulunan spesifik nedenlere daha yakından bakılırsa, derli toplu bir şehrin, hinterlandından ya da çevreye yayılan diğer mekânlardan neden üstün olduğunun yanıtları aydınlanabilir. Bu bağlamda, belirleyici etmen, bina kaynaklı ve ulaşım kaynaklı enerji sarfiyatını düşürmek. Metrekare başına binanın ısıtılması ve soğutulması için gerekli enerji miktarı, binanın temel mimari özellikleriyle bir hayli ilişkili. Örneğin,

Urban Age ve Avrupa Enerji Araştırmaları Enstitüsü'nün [European Institute for Energy Research] beraber yaptığı bir araştırma, aynıyalıtım standartları olan ve ılıman iklim koşulları altında bulunan müstakil evlerin, çok katlı bloklara nazaran metrekare başına üç kattan fazla enerjiye ihtiyaç duyduğunu gösterdi.

Ulaşım konusunda ise, olumlu bir "şehir etkisi" iki yönlü: Birincisi, yakınlık; ikincisi ise çevre dostu ulaşım biçimlerine dönüş ile ilgili. Derli toplu şehir yapılanmaları, yüksek oranda erişilebilirlik yaratarak seyahat yoğunluğunu düşürüyor. Örneğin Barselona ve Atlanta'nın nüfusları birbirine yakındır ama birinin 162 diğ erinin 4280 km<sup>2</sup> olan örülü alan coğrafyaları, birbirinden çok büyük ölçüde farklıdır. Atlanta'da birbirine en uzak iki nokta arasındaki mesafe Barselona'nın dört katıdır. Genelde, şehirlerde yakınlık sağlamak için, mekansal olarak üç kritik faktör – yoğunluk, çok işlevlilik ve çok merkezlilik – etkili olur. Bu faktörlerden hiçbiri bir diğ erinden önemsiz değildir. Eşit olarak yürürlüğe konulduğunda, yürüyüş, bisiklet ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım yollarının kullanımını artırmakta da rol oynayabilir.

Bir şehrin daha çevreci yaşam biçimlerini hayata geçirme kabiliyeti, apartman yaşamı oranının yüksekliğinden araç bağımlılığı oranının düşüklüğüne kadar bir dizi birbiriyle ilintili etmene bağlıdır. Fakat öncelikli olarak müracaat edilmesi gereken şey, bu iki etmeni, şehir hayatı dışında tanımlanan bölgeler için uzak kalan sosyal hizmetler, kültürel etkinlikler ve ekonomik fırsatlara bağlama potansiyelidir.

Ekonomist Nicholas Stern'in, iklim değişikliğini "dünyanın gördüğü en büyük piyasa felâketi" olarak adlandırmasından bu yana, hükümetlerin küresel çevre krizini bertaraf etmek için üstlenmek zorunda olduğu roller daha da berraklaştı. Yeni düzenlemeler, vergiler ve emisyon ticareti, yeşil kalkınmanın daha dinamik bir özel sektör tarafından tam olarak benimsendiği gün gelene kadar, kilit bir rol oynamak mecburiyetinde. Şehir düzeyinde ise, verimli enerji sistemleri olmak gibi şehirlerin doğasında olan ve onlara mukayeseli üstünlük getiren özelliklerden faydalanan uzun soluklu stratejiler, şehir biçimi ve şehrin etkinlik konsantrasyonu, faydaları ve işlevleri üzerinde odaklanmak zorunda. Şehirlerin mekansal yapıları, piyasayı belirleyen güçlerin vergiler, düzenleme ve altyapı ile olan karmaşık etkileşiminin bir sonucu: Bu üçü için ileriye dönük bir müdahale kağıt üzerinde mümkün görünse de, yaratılmak istenen etki için, böylesi bir müdahale şehir çapındaki stratejiler ile yönetimin her kademesinde bütünleşmeye ihtiyaç duyacak. Herhangi bir destek, sadece ulaşım altyapısını büyütme tence, şehir yapısı tipolojilerinin ve yakınlık, taşınabilirlik ve bağlantırlığa dayanan erişilebilir olmanın önemini hesaba katmak durumunda. Şehrin, dışındaki kırsal bölgelere doğru genişlemesi özellikle dikkate alınması gereken bir husus, zira bir kez imar

edildikten sonra araziye tekrar boş hale getirmek neredeyse imkansız. Bu nedenle, planlama, geçmişin başarısız modellerine dönmekten imtina ederek, Anthony Giddens'in dikkat çektiği "uzun soluklu politikalar"ın hayati bir unsuru olarak yeniden keşfedilmek zorunda.

Değişimin böylesi başarılı modelleri, ancak vatandaşların desteğiyle ve onlara karşı olmayarak tesis edilebilir. Yüzyıllar boyunca şehirler – daha sürdürülebilir yaşam biçimlerinin doğuşu için temel bir gereksinim olarak – davranış düzeyinde bireysel farkları kucaklayan yenilikçi muhitler oldular. Dinamik ve kendini etkileyen organizmalar olarak, şehirler, sakinlerinden anında yanıt alarak, yeni yaklaşımları uygulama konusunda hızla harekete geçirilebilir. Yakın dönemde ulaşım dair yeniliklerin listesi bir hayli aydınlatıcı: Trafik Yoğunluğu Ücreti [Congestion Charging] (Londra, Stockholm, Milan), şehirde bisiklet kullanımı (Kopenhag, Bogota, Paris), "BRT (Bus Rapid Transit) sistemi" [metrobüs] (Curitiba, Bogota, İstanbul) ve işlek caddelerin geçici olarak sadece yayalar tarafından kullanımı (Rio de Janeiro, New York, Tokyo) gibi stratejiler dünya çapında uygulamalara yön veriyor. Daha şimdiden sera gazı salınımlarında düşüşe yol açtılar: Her yıl, Calgary'deki yeni hafif tren yaklaşık 590.000 ton, Londra'daki Trafik Yoğunluğu Ücreti uygulaması [Congestion Charging] 120.000 ton ve Paris'teki Velib bisiklet paylaşımı planı 18.000 ton tasarruf sağlıyor. Bu öğretici örnekler, iklim politikası çerçevesinde, kentlerin toplumsal ve ekonomik hedefleriyle uyumlu bir siyasetin ne denli büyük bir potansiyeli olduğunu gösteriyor. Daha az karbon gazı üreten şehirler, karbon gazı salınımlarındaki düşüşler küresel ısınmanın etkilerini sınırlandırmadan çok önce hayat kalitesini kaydadeğer bir biçimde iyileştirecek.

Yaşadığımız toplumları yeşillendirmenin kent yaşamı için sahip olduğu potansiyelin altını çizmek için, doğal kaynak bağımlısı kent yığınları ile enerji verimliliği sağlayan şehirleri birbirinden net bir şekilde ayırmalıyız – belli büyüklükteki ya da metropol bölgesi içindeki her yerleşim şehir karakteri göstermez. Fakat eğer bir şehir, kaynak paylaşımı, kamusal hizmetlerin daha geniş ölçekte kullanımı ve son olarak toplumsal fırsatlara eklenmiş bir enerji verimliliğine öncelik verirse, şehir planlaması küresel çevre krizine çözüm sağlamak konusunda yardımcı olabilir.

*Philipp Rode Urban Age Programı'nın Yetkili Müdürü ve London School of Economics Cities Programı'nda öğretim üyesidir.*



New York'un "Midtown için Yeşil Işık (Green Light for Midtown)" projesi, şehrin sokaklarına olan bakış açısını değiştiriyor. Bu resimler, Herald Meydanı'nın, karışık kullanımlı yaya ve bisiklet yolları ile yeşil ulaşım koridorlarına katkısı göstermektedir.



# İSTANBUL VE ŞEHİRLER AVRUPA'SI

Türkiye Avrupa Birliği'ne katılırsa, İstanbul ne hale gelecek? **Richard Sennett**, Avrupa şehirlerini diğer şehirlerden ayıran başlıca özellikleri sıralayıp, Avrupa şehirlerinin birlikteliğinden ve Akdeniz'deki önemli "eklem kent"lerle (hinge city) sürdürdükleri ilişkilerden ortaya çıkan ikili tabloyu irdeliyor.

Şehirlerden oluşan bir Avrupa fikrinin son dönemde, yani birbirleriyle ilişkilerini geliştiren şehirlerin bağlı oldukları ulus devletlerden uzaklaşmaya başladıkları süreçte ortaya çıktığı söylenegilir. Ancak, bu önerme ne kadar doğru olursa olsun, gerçeği tam anlamıyla yansıtmamakta. Konuyu daha da karmaşık bir hale getirmek için şu konuya dikkat çekilebilir; Polonya ve Macaristan'ın Avrupa Birliği'ne üye oluşları Varşova ve Budapeşte gibi kentleri diğer Avrupa şehirleri ile ekonomik ve siyasi bir birlikteliğe dahil etmiştir, ancak bu durum bu kentlerde sosyal ve kültürel olarak Avrupa'dan bir çeşit geri çekilme hareketini de beraberinde getirmiştir.

Avrupa şehirleri fikrinin temeli bu şehirlerin İkinci Dünya Savaşı'nda gördükleri zararlar baş etme şekillerinde yatıyor. Bu zararı gidermek, çoğu zaman kent merkezindeki dokuyu tekrar eski haline getirmek demektir. Sanayi Devrimi'nin öncesinden kalmış eski yapıların tarzında yeni binalar inşa edildi, bu da yeni güçlerin işleyeceği bir alan için şehrin çeperlerinin tahsis edilmesini, kimselerin ikamet etmediği ve hiçbir yapının bulunmadığı bu alanların göçmenler, yeni sanayi üretimi biçimleri ve ofis binaları ile doldurulmasını sağladı. Bu yenilikleri köklü değişiklikler izledi: kent çeperlerindeki yerleşimler merkezden yalıtıldı, bu yerleşimlerdeki insanlar merkezde yaşayanlar tarafından fark edilmedi; üstelik bu süreç boyunca kentin kenarlarında işleyen ekonomik süreçler, merkezdeki iktisadi yenilenmeden payını alamadı. Aynı zamanda ulusal iktidara hükmeden düzenekler de, eski Avrupa gelenekleri uyarınca, yoğun şehir merkezlerine taşınmak ve kent merkezlerinin zenginliğinden yararlanmak suretiyle, yeniden tesis edildiler.

Londra, Manchester, Frankfurt, Hamburg, Varşova ve Milano'daki yenilenme süreci, İkinci Dünya Savaşı'ndan

sonraki dönemde orta sınıfın şehir merkezlerini terk ettiği Amerikan kentlerinde yaşanan dönüşüme oldukça zıttı. Öte yandan Amerikan kentlerindeki dönüşüm de São Paulo ve Johannesburg'takinden farklıydı; yarım asır önce yaşanan büyüme, ırk ve sınıf temelli kapalı yerleşim bölgeleri oluşturdu ve bu şehirlerde yoksulluk ve zenginlik adacıklarının yer etmesine yol açtı.

New York'taki Urban Age konferansı şehir merkezinden kaçış konusuna işaret etmişti. William H. Whyte önce 1960'lı ve 1970'li yıllarda idari pozisyonların şehrin içindeki caddelerden, şehrin dışında yalıtılmış konumdaki şirket alanlarına tasfiyesini ve sonra da bu süreci geçiren şirketlerin endişe verici şekilde batma eğilimlerini özetlemişti. Kentin dışına taşınan kuruluşlar, William H. Whyte'a göre, artık şehir ekonomisiyle yüz yüze gelemedikleri için, iyice zayıflamaya başlamışlardı. Urban Age, Johannesburg'ta da benzer bir şehir merkezinden kaçış süreci tespit etti. Fakat burada şehir merkezinden uzaklaşmanın sebebi büyük işletmelerle küçük işletmeler arasındaki gerilimden ziyade ırksal ayrılıklara dayalı sorunlarla ilgiliydi.

**Eklem kentler göçle gelenlerden ziyade, göçmenliği bir hayat tarzı olarak belleyenlerin şehirleriydi; bir varış noktası değil, konaklama yeri idi; hareketliliğin hâkim olduğu mekânlardı.**

Şehir merkezinin bu şekillerde boşalması, geçtiğimiz yüzyılın ortasında Avrupa'daki kent merkezlerinde yaşananlarla karşıtlık teşkil ediyor. Merkez ve çevre arasındaki ayrımı yeniden kurarken bunu merkezin lehine tesis etmek, Avrupa'daki kentsel büyümenin başlıca belirleyici etkeni oldu. Şehirler Avrupa'sı imgesi de şehirlerinin bütün alanlarının değil, yalnızca merkezlerinin birbirine bağlanarak oluşturduğu bir ağı ifade ediyor. Bir kent çeperinden başka bir kent çeperine yapılan göçler zaten oldukça azdır: Frankfurt'un kenar mahallelerine itilmiş olan Türk ailelerinin pek azının Londra'nın çeperlerine çıkarma yapması beklenir; Londra'nın kenar mahallelerinden Paris'in kenarlarına yönelmiş pek hareket yoktur. Şehir merkezlerinin arasında kurulan bağlar gittikçe güçlenmektedir: Londra ile Frankfurt arasındaki finansal köprüler güçlenirken, bu kentler kendi uluslarına yönelik ticari bağımlılıklarını azaltmaktadır. Benzer şekilde, yabancı turizmin ticari güzergâhı da – şehir merkezindeki zenginliğin başlıca göstergesi – şehir merkezinden ulus topraklarının geri kalanına yayılan bir harekettense, sabitlenmiş bir Londra – Paris – Roma hattını izler.

Halbuki, Avrupa Birliği için çalışan pek çok kimse, bu kanıksanmış olguların değişmesini umut etmiştir. 1990'lı yıllarda Brüksel'de hem çalışmadan sorumlu birimlerde hem de kentsel planlama sektöründe görev yapanlar özellikle Polonya ve Macaristan gibi yeni üye ülkelerdeki kentlerin, Batı Avrupa'nın savaş sonrası gelişim kalıplarını yıkıp aşmasını arzu etmişti. Yatırım politikaları ve ortak çalışma yasası uygulamaları ile Brüksel kendi devletleriyle daha uyumlu, kendi ülkelerindeki ufak kentlerle daha iyi entegre olmuş şehirler yaratmayı çabaladı. Bu amaç finansal hizmetler, ileri teknoloji ve yaratıcılık gerektiren sanayi alanlarında – yani yeni ekonominin sürükleyici dallarında – gerçekleşmedi; Avrupa'ya gittikçe daha fazla uyum sağlayan Varşova ve Budapeşte, kendi ulus-devletlerinden uzaklaştı.

Birçok kişi merkezileşme ve geri çekilmenin küresel kapitalizmden kaynaklandığını ve bu kentsel büyüme modelinin Mumbai, Tel Aviv ya da São Paulo gibi, yani Avrupalı olmayan şehirlerde de görülebileceğini öne sürmektedir. São Paulo'daki Urban Age konferansında Saskia Sassen, şehirlerin merkezi önem taşıyan bölgelerinin, bunlar ister kent içinde ister çeperlerde bulunsun, yeniden inşasının, söz konusu şehirlerin yeni küresel düzende üstlenecekleri ekonomik rolleriyle ilgili olduğunu öne sürmüştür. Şehirlerin önem taşıyan kısımlarının küresel çapta ekonomik, kültürel, politik etkinlikler için hızla büyüyen birer platforma dönüştürülmesi, son yirmi yıl içerisinde mimarlık, kentsel tasarım ve kentsel planlama alanlarının daha önemli ve görünür hale gelmeleriyle kendi standartlarını oluşturmuş



Paolo Rosselli

İki kıta arasında vapurlar ve deniz otobüsleri ile yolculuk yapan yüz binlerin yanı sıra, yaklaşık 420.000 adet aracın bir kısmı da her gün Boğaziçi (Birinci) Köprüsü'nü kullanmaktadır.



olmalarının sebebinin açıklar. Bu kapsamlı ekonomik değişim, modern kentsel gelişimin tek tip bina şekillerini ortaya çıkartmasıyla ve dökme beton ile cam giydirmeye tekniklerinin her yerde karşımıza çıkmasıyla da yakından ilgilidir.

Bu standartlaşmanın yaygınlaşmasında bu tarz binaların küresel ölçekte ticaretinin yapılabilmesinden de kaynaklanır: para gibi, bu binalar her yerde aynıdır. Standartlaşmadan kaynaklanan toplumsal sonuçlar da Avrupa'ya özgü olsaydı, küreseldir: bina formlarındaki tek tipleşme beraberinde toplumsal ayırımı da getirir – yani, belli toplumsal grupları üst üste yığmak, insanları hizaya sokmak bu şekilde, planlamanın yerel yapılaşmanın tuhaflığına ve karmaşıklığına ayak uydurmak zorunda olduğu durumlara nazaran, çok daha kolaydır. Tek tipleşme ve toplumsal ayırımın bu türden birlikteliği Urban Age'in Mumbai'de dikkat çektiği konulardan biriydi. Eğer bu yaklaşım doğruysa, İstanbul'un gelecekte bir Avrupa Birliği şehrine dönüşmesi, Birlik'in mekanizmasının – yani çalışma ve inşaat yasaları, yatırıma yönelik bankacılık kuralları, hareket özgürlüğünü genişletmek amacıyla vatandaşlık haklarına yapılan vurgu – katılım sürecini Avrupa'ya özgü bir şekilde ziyade kapitalist bir süreçle işleteceği anlamına gelir. “Avrupa” fikri, merkez ve çevre arasındaki ayırımı şiddetlendirecek olan bu büyük katılımın yalnızca etiketi olacaktır.

Ancak merkez ve çevre arasındaki bu ayırımın önemi, onun zaten sabit olmayışından ileri gelmektedir. Dışlama, insanların öylece kabul ettikleri bir gerçek değildir. Avrupa şehirlerinin yeniden inşasına ve tesis edilmesine yönelik basit işin çoğu göçmen işçiler tarafından yapıldı; göçmenler şantiyelerde çalıştı, sokakları temizledi, otellerin ve hastanelerin personel ihtiyacını karşıladı. Şimdi ise, bu göçmen ailelerin ikinci ve üçüncü kuşak üyeleri, kenarda kalmış insanlar olarak var olmayı kabul edilmez buluyorlar. “Yerli” Avrupalılarda ise şehir merkezlerinde yoğunlaşmaya ya da şehir merkezlerinden geri çekilmeye dair bir fikir benimsenmiş değil. Son on yıl içerisinde kültürel milliyetçilik fikrinin tekrar canlanması; merkezin dışında kalan insanların varlığının inkârının, görünmezliklerinin tartışılmaz bir kabule dönüşümünün ve yerellerin yalnızca bir dekor teşkil edişlerinin önünü açmıştır. Merkez/çevre ayırımı çok derin bir toplumsal uyumsuzluk yaratmaktadır. Bu, İstanbul gibi genişleme dönemine giren her şehrin yüzleştiği bir olaydır.

Merkezileştirme ile birlikte ortaya çıkan uyumsuzluklar, Meksika şehrinde Şanghay'a dek farklı birçok küresel kentte yürüttüğümüz çalışmaların hepsinde karşımıza çıkmıştır. Ancak İstanbul'da bu sorunun daha özlü bir versiyonuyla karşılaşılabilir, çünkü İstanbul bir “eklem kent”tir (*hinge city*); bu Avrupa'ya özgü bir biçime sahip olan bir kentsel formdur. Avrupalı *eklem kentlerin* en eski örneği Venedik'tir. Rönesans döneminin Venedik'i pek çok uzak yere erişen ticaret yollarının üstüne kurulmuştur; buraya Hindistan'dan baharat getirilir, Mağrip'ten köle taşınır, İpek Yolu boyunca dizilmiş ülkelerden kumaş ve çeşitli dokumalar alınır ve Avrupa'da üretilen ürünler buradan Doğu'ya yollanırdı. Yabancı tacirlerle dolmuş bir şehir olarak Venedik, bu gerçekle onların yerleşimlerini en kaba biçimde ayırarak baş ederd; Yahudiler'i üç kenar adaya, Türkleri, Almanları ve diğer milletleri ise insanların günde iki defa kontrolden geçirildikleri *fondacci* denen sitelere sınırlandırmışlardı. Ancak *fondacci*'ler yabancıları daha fazla kontrol altında tutamadı ve yabancılar Venedik'in her köşesine yerleşmeye başladılar.

Venedik'i eklem kentlerin ilk örneği kılan unsur, yabancıların bu kozmopolit mekâna sadece geçici bir süreliğine geliyor oluşlarıydı. Birkaç yıldan daha uzun süre kalanlar çok nadirdi. Bu, Akdeniz çevresindeki çoğu eklem kent için büyük oranda geçerlidir. İzmir, Barselona ve Kazablanka'yı farklı insan gruplarının nesiller boyunca bir arada yaşamış oldukları şehirler olarak tahayyül ediyoruz, hâlbuki istatistiksel veriler her grubun kuşaktan kuşağa yenilediğine işaret ediyor. Akdeniz'in eklem kentleri şöhratlarını şehirli grupların birbirlerine gösterdikleri karşılıklı hoşgörüye borçlu olsalar da, bu hoşgörü nereden bir fırsat görse hemen oraya taşınmaya meyilli müteşebbislerden oluşan kent sakinlerinin şehri transit bir üs, çalışmak ve iş yapmak için geçici bir yer olarak görmelerinden kaynaklanmaktaydı. Karşılıklı etnik hoşgörü, yerel hayatla kalıcı özdeşleşmenin zayıflığından beslenmekteydi. Eklem kentler göçle gelenlerden ziyade, göçmenliği bir hayat tarzı olarak belleyenlerin şehirleriydi; bir varış noktası değil, konaklama yeri; hareketliliğin hâkim olduğu mekânlardı.



Sokaklar, aynı anda ticari faaliyet ve yüz yüze görüşme mekanları olurken, otonom kamusal alanlar işlevi görüyor ve şehri sürekli hareket halinde tutuyorlar.

**Eklem kentlerde gayrı resmi kamusal alanın önemi, mekansal düzen ve kentsel tasarımla ilgili fikirlerimizi, yani eyleme geçirilmiş ve aşırı belirlenmiş kentsel çevrelere sebep olan görüşlerimizi, sıkı bir şekilde tartışmamızı gerektiriyor.**

Venedik'in Akdeniz'de egemenlik kurduğu bir dönemde, Konstantiniye de bu karakterde bir şehirdi. Fernand Braudel ve William H. MacNeil'in araştırmaları sayesinde, Sultanlık'ı kapalı bir toplum olarak tahayyül eden bir önceki nesle kıyasla, insanların ve ticari malların Akdeniz'in doğu ve güney kıyıları boyunca Konstantiniye üzerinden – Avrupa'nın kuzey kıyılarını on altıncı yüzyılda mühürlemesine rağmen – ne denli dinamik bir biçimde hareket ettiğini çok daha iyi anlıyoruz.

Buna karşılık, bu kentsel “eklemler” yolların kesişimlerinin üstünde bulunan şehirlerde var olan temel bir soruna da işaret etmektedir. Bu sorun, kentteki ticari etkinliğinin kuvvetinin, şehrin iş ve fırsat tanıyabileceğinden çok daha fazla ölçekte iç göçü kendisine çekmesidir. Yoksulluğu tek bir noktaya sabitlemekten, eklem kentin meydana getirdiği bilgi akışı ve ilişkiler, insanların başka zenginliği başka yerlerde aramasına ve dolayısıyla seyahate çıkmalarına yol açmıştır. Kent bilimsel terimlerle ifade etmek gerekirse, sosyalleşme amaçlı kamusal alanlar büyük önem kazanırlar: kahvedeki ya da çarşıdaki sohbet, insanların iş ve imkan bulma fırsatlarıdır.

Siber âlemdeki iletişim genişlemesinin geleneksel eklem kentlerdeki fiziksel gerçekliği bulunan kamusal alanların yerini alacağı düşünülür, ancak ekonomik olarak bu durum ispat edilmemiştir. Yüz yüze kurulan irtibatlar hala hayati önemlerini sürdürmektedir, çünkü bunlar kişisel güven alışverişini sağlarlar ve kişisel güven özellikle yoksul insanların edindikleri bilgileri değerlendirme şekilleri için çok belirleyicidir. Kendilerini destekleyecek kabarcık banka hesapları ya da kurumları olmadan, harekete geçmelerine sebep olacak bilginin kıymeti büyük oranda bu bilgiyi yayan insanı nasıl tuttıkları ile ilgilidir.

Eğer “gayrı resmi” kamusal alan, yol kesişimlerinin üstünde bulunan, aşırı bir nüfus ve yetersiz kaynaklarla malul kentlerde hayatta kalmak için büyük önem arz ediyorsa, bugün Akdeniz havzasındaki şehirlerde büyük bir

planlama trajedisi yaşanıyor demektir. Eklemler paslanmaya başlamış gibi duruyor. Avrupa'nın kuzey kıyılarında kayıtdışı hareket ve çalışma suç teşkil etmekte. Bence Avrupa Birliği milliyetçi baskı ile rekabet edeceğine, “kayıtdışı” davranışları “yasadışı” olarak kabul etmekle yanlış bir politika izledi. Akdeniz'in doğu ve güney kıyıları ise hareketliliği sağlayan eklemler kent bilimci olarak bizleri de doğrudan ilgilendiren konulardan dolayı paslanmaya devam etmekte.

Lübnan, Mısır, Cezayir ve Fas'ta meydana gelen çoğu kentsel kalkınma gayrı resmi kamusal alanı zayıflatmakta ya da tasfiye etmektedir. Örnek olarak Beyrut'ta iç savaşın ardından yeniden yapılanma çalışmaları küçük ölçekli girişimcileri deniz tarafından uzaklaştırdı. İskenderiye'de kütüphanenin etrafındaki yenileme projesi, yoksul insanlar tarafından kullanılmaya uygun olan gayrı resmi alanları, turistlere yönelik temiz ve denetimli kamusal alanlara dönüştürüyor. Bu ihraç ve yok etme sürecinin sebepleri ekonomik etkenlerde aranabilir, ancak kentsel tasarım ile ilgili kimi temel konular da gayrı resmi kamusal alanların zayıflatılmasında etkili olmaktadır. Gayrı resmi alanın var olması için kentsel tasarımın fazla belirleyici olmaması gerekir: Yani kullanımda esnekliğe izin veren ve binalar arasında kuralı ilişkilerle olanak tanıyan fiziksel boşluklar barındıran bir mimari. Gayrı resmiliğin hayat bulacağı yerler işte böyle arada kalmış mekânlardır – bir otoparka kurulmuş kahvehane ya da rıhtımın ötesindeki bir pazar tezgahı. Başka bir deyişle, eklem kentlerde gayrı resmi kamusal alanın önemi, mekansal düzen ve kentsel tasarımla ilgili fikirlerimizi, yani eyleme geçirilmiş ve aşırı belirlenmiş kentsel çevrelere sebep olan görüşlerimizi, sıkı bir şekilde tartışmamızı gerektiriyor.

Bu durumun İstanbul için de bir tehlike arz edip etmediği, Urban Age tarafından gündeme getirilmesini umduğum bir konu. Eğer bu karşılaştığımızı bir tehlike olarak algılayacaksa, karar vericiler, planlamacılar ve mimarlar olarak gayrı resmi kamusal alanı korumak için ne yapmamız gerektiğini incelemeliyiz. Hem merkezileştirmeye hem de gayri resmileştirmeye yönelik zorluklar tek bir soru ile ifade edilebilir: İstanbul gelecekte modern zamanın Frankfurt'u gibi mi yoksa Rönesans dönemi Venedik'i gibi mi gözükme istiyor?

*Richard Sennett şehirler, emek ve kültür üzerine yazmaktadır. New York Üniversitesi ve London School of Economics'te sosyoloji programlarında öğretim görevlisi, ve Urban Age Danışma Kurulu eş-başkanıdır.*



# MESELE İSTANBUL (KÜRESELLEŞME DEĞİL)

**Hashim Sarkis**, İstanbul ile daha büyük bir bölge arasında değişen ilişkilerin altında yatan siyasi, kültürel ve ekonomik karmaşaya genel bir açıklama öneriyor.

2008 yılı Temmuz’unda, Beyrut’tan İstanbul’a gelen uçaklarda yer bulamadım. Belediye Başkanı Topbaş ile olan randevumu kaçıracağımdan korkarak, bir seyahat acentesinden bana, İstanbul’a Şam veya Amman üzerinden giden uçaklarda yer bulmasını rica ettim. Acente görevlisi güldü ve İstanbul’a Arap dünyasının dört bir yanından turist akını olduğunu, bunun nedeninin Suriye lehçesi ile seslendirildikten sonra bir Suudi uydu şirketi tarafından bütün Arap dünyasında yayınlanan ve çok sevilen “Noor” (“Gümüş”) adlı dizi olduğunu anlattı. Seyahat acenteleri, dizinin çekildiği villaya ve diğer çekim mekanlarına rehberli turlar düzenliyorlardı. 2008 yılında İstanbul’u 100.000 kadar Suudi ziyaret etti, bu sayı bir önceki yılın rakamından 30.000 fazlaydı. Gezi programlarında şehrin tarihi eserleri vardı ama, Bizans kiliseleri ile Osmanlı Sarayları pek fazla ilgi çekmiyordu. Arap kamu oyu sonunda bölgeye 500 yıldan uzun bir süre egemen olmuş bir imparatorluğun başkentini yeniden keşfetmişti, ancak bu kez dikkatleri başka bir yere yoğunlaşmıştı.

2008’in “Noormanya”’sı eninde sonunda geçecek, çılgınca bir sevdadan daha fazlasını temsil ediyordu. Çekim, İstanbul’un neşe ve mutluluk içinde yüzermiş gibi görüntüsüne, İslam içinde daha yüksek bir sosyal anlayış düzeyine, 35 milyarderin yaşadığı şehrin fiyatlarına ve kendi geleneksel değerlerinin kısılcacını aşan genç bir çiftin kozmopolit yaşam tarzına doğruydı. Halbuki, Hollywood, Brezilya ve Meksika pembe dizileri Arap uydu televizyonlarından kendilerine ait göz kamaştırıcı halleri, tutkuları çoktan yayınlamışlardı. “Noor” fenomenini gözlemleyenler, bu Türk pembe dizisinin, kendi evlerine başlarını çeviremeyecekleri kadar yakında yaşanan bir şeyleri gözler önüne serdiğini ifade ediyorlar. Genç bir Müslüman çift arasındaki aşk, bir kadının kocası tarafından da desteklenen meslek hayatı ve bir insanın hayatının bir yerinde Anadolu’nun bir köyünden göçerek Boğaz’da bir villada yaşayabilmesi ihtimali son bölümde 80 milyon Arap seyirciyi ekranlara çekti. Bu durum aynı zamanda da, diziyi yasaklamak isteyen dini liderlerin olumsuz ve mantık dışı tepkilerine yol açtı.

Sosyal bilimciler, İstanbul çıkışlı pembe dizinin Arap dünyasında bıraktığı cinsel, sınıfsal ve etnik etkiyi tartışa dursunlar, bu ilişkinin uzamsal ve coğrafi koşulları da incelenmeye değer aslında. İstanbul’un çekimi, fiziksel yakınlık, tarihi bağlar ayrıca Arap ve Türk gelenekleri, yemekleri, müzikleri ve dilleri arasındaki büyük örtüşmeye rağmen nasıl olmuş da şu ana kadar Arap dünyasında hissedilmemiştir?

Hollywood’a sorsak, cevap şu olurdu “Ne fark var ki?”. “İstanbul not Constantinople” (İstanbul Konstantinapolis Değil) adlı ünlü şarkının Tiny Tunes animatörleri tarafından yapılan video klibinde, İstanbul ve Arap dünyası hakkındaki önyargılar iç içe geçmiştir. Kentin minarelerinin ve kubbelerinin arka planında çöl ve çadırlar uzanmaktadır. Maraton ovasının doğusundaki her şeyi birbirinin üstüne yığmak, Amerikan popüler kültürünün yeni yaptığı bir yanlış değil. Şarkiyatçı önyargılar bir yana, coğrafi yakınlık söz konusu olduğunda kültürel benzerlikler de beklenir şeylerdir. Bu durumda, İstanbul’a son zamanlarda görülen Arap ilgisi, şehrin bu tür hısımlıkları bertaraf edebilmesinin dışında bir nedene de bağlı olabilir; bu da İstanbul’un kozmopolit profilini açıklamamızı sağlayabilecek olan giderek gelişen coğrafi ilişkilerdir.

İstanbul’un son 20 yılda katlanarak büyümesinin altında yatan dinamikler, hep küreselleşmenin ortaya çıkışına atfedilmisti. İster finans ve altın piyasalarıyla, ister tekstil ve moda sektörüyle ya da inşaat ve emlak girişimleriyle izah edilsin, şehrin erişimi, giderek artan boyutlarda Türkiye’nin halihazırdaki coğrafyasının ve ulusal bir alana sıkışmışlığının ötesine geçmiştir; İstanbul’un ekonomik etkisi bölgesel ve coğrafi yakınlıklar dolayısıyla Orta Asya ve Balkanlardan oluşan bir ikinci halkaya dolayısıyla da dünyaya uzanmıştır.

Bir çok küresel kentte görüldüğü üzere, İstanbul’un ekonomik faallığının kökenleri coğrafi ve tarihidir. Örneğin, inşaat sektörünün Orta Asya ile bağı, coğrafi yakınlığa dayanır ama, bunda Eski Sovyet ülkelerindeki Türk kültürünün yeniden uyanışından kaynaklanan bir hısımlığın da etkisi vardır. Küreselleşme söyleminde vurgu bu bağları aşmaya yapılmakta ve kenti hali hazırdaki coğrafyasının dışında bir yerlere yerleştiren bir rol, ölçek ve bir kapsam atfedilmektedir. Bu bağlamda, İstanbul sorumluluk duygusu ile görevini üstlenir. Çok geniş bir bölgede hüküm sürmüş bir imparatorluğun başkenti olarak, İstanbul, bir imparatorluk kenti ile küresel bir kent arasındaki devamlılığı, ilk (ulusal) ve ikinci (bölgesel) alansal halkalarla kurduğu bugünkü ilişkiler yoluyla tarif etmektedir.

Coğrafi anlamda sıkışmışlıktan, önce bölgesel sonra da küresel role geçerken, hangi coğrafyaların zapt edilmiş olduğunu hatırlamak önemlidir. İstanbul’un Balkan ülkeleri, Orta Asya ve Batı Avrupa ile bağlantılarının tümü, küresel bir kent olma isteğinden beslenir. Ulaşımına, alt yapısına ve çevresel standartlarına Avrupa standartları (ve özlemi) rehberlik eder. Kentteki iş gücü giderek artan sayıda Balkanlı’dır. Bulunduğu yer Doğu Akdeniz olmasına rağmen, bu bölge genelde görmezden gelinir. Dolayısıyla, son zamanlara kadar, Orta Doğu ve Orta Doğu ülkeleriyle kurduğu ilişki, soğuk savaş döneminin jeopolitik alanına sıkışıp kalmıştır. Doğu Akdeniz’de Yunanlılar ile Türkler, Araplar ile İsraililer, Türkler ile Ermeniler, Kıbrıslılar ile Kıbrıslılar, Türkler ile Araplar, Araplar ile Araplar vs. arasında yaşanan gerginlikler, Türkiye ile Arap dünyası arasında serbest ticaretin ve daha güçlü kültürel bağlar kurulmasının önünde engel teşkil etmiştir elbette. Örneğin Lübnan, Türkiye ile daima iyi ticari ilişkiler kurmuştur ama, Osmanlılar’a karşı taşınan önyargı, Yunanlı Ortodokslar ile var olan güçlü kültürel ve siyasi bağlar ve Ermeni cemaatlerinin varlığı son dönemlere kadar bu bağın çok daha bariz bir kültürel alışveriş olarak belirmesini engellemiştir.

1516 ve 1918 yılları arasındaki Osmanlı egemenliği döneminde, İstanbul, Arap dünyasındaki şehirleri değişen ölçülerde etkilemiştir. Bu etkiyi tarif edebilmek için en sık kullanılan modeller, on altıncı yüzyılın şehir üçlüsü (İstanbul, Kahire, Halep) ve on dokuzuncu yüzyılın liman şebekeleridir (İstanbul, İzmir, Hayfa, Beyrut, Selanik ve İskenderiye). On altıncı yüzyılın başlarında ve on yedinci yüzyılda, imparatorluk merkezi ile vilayetleri arasındaki ilişki, arada güç kullanmaya yetecek stratejik mesafeyi bırakan önceki göçebe Osmanlı devlet aygıtına kıyasla çok daha sıkılaşmıştır. Hatta İstanbul on altıncı yüzyıl Halep’indeki idari örgütsel ve kurumsal binaları kontrol ederken dahi, vakıf örgütlenmeleri, yani toprağın dini anlamda elde tutulması, yerel bir pratik ve seçkin yönetim biçimini yansıtmaktaydı. On dokuzuncu yüzyılda, liman şebekelerini Türkiye’nin tarımsal hinterlandına bağlamak için çekine çekine kurulan demir yolları, tren sistemi bu hinterlantların arasında bir ağ kurmakta başarısız olunca, daha sonra merkez ve periferi arasındaki gevşek ilişkiyi sağlamlaştırdı. Etnik gruplar, tüccarlar ve pazarlar, Akdeniz boyunca birbirleriyle yoğun ticaret yaptılar, mal ve fikir alış verişinde bulundular, ama her biri kendisine ait olan hinterlantların dizginlerini gevşek de olsa tuttular.

Osmanlı İmparatorluğu’nun mekansal örgütlenmesindeki yapısal kayma on dokuzuncu yüzyılda, özellikle de Balkan ülkeleri kaybedildikten sonra, İstanbul, Arap vilayetleri üzerinde daha merkezi bir etki arayışı içine girdiğinde meydana geldi. Bu durum, tarım ve sulama reformları, yeni yol şebekeleri, demir yolları, tramvaylar ve Doğu Akdeniz şehirlerindeki su şebekelerinin yapımı gibi büyük yatırımlar olarak tercüme edilebilir. Bu projelerin çoğu, ülkelerin bölgeye giderek artan ilgisini yansıtan bir şekilde Avrupalı şirketlere verilen özel imtiyazlarla finanse edildi. Yine de, şehir imparatorluğunun görüntüsü, bu eşitlik çabalarına

üstün geliyordu. Levant şehirlerinin merkezlerine yerleştirilen saat kuleleri ve çeşmeler çağdaşlaşmanın simgesi olarak yorumlanırken, dağınık tren şebekelerinin ve kamusal alanların yapılması, merkezin yani İstanbul’daki Sultan’ın daima hazır ve nazır oluşunun simgesi olarak görülüyordu. Çağdaşlaştırma yoluyla bölgesel coğrafyaları eşitlemeyi amaçlayan bu büyük yatırımlara rağmen, İstanbul ile Doğu Akdeniz arasındaki eşitsizlikler, Osmanlıların sonunda bölgeden çekildiği 1918’e kadar çok büyük ölçüde varlığını korudu.

Osmanlıların çekilişinin ardından, Arap ulus devletlerinin oluşumu, kendi dışlanmış kimlikleri ve ön yargılarıyla birlikte tamamlanırken, Osmanlı geçmişinden kopuşlarını da abartılı hale getirdi, bunun nedeni yalnızca Arap devletlerinin bu geçmişi Türkiye’nin bugünkü durumu ile eşitlemeleri değildi. Arap milliyetçiliği ile yükselen Türk milliyetçiliğinin arasındaki hissedilir çelişki, daha sonraları bu kültürel gediği daha da genişletti. Son dönemlerde bazı Arap ülkelerinin hükümetleri ile Türkiye’nin tarih kitaplarını tekrar gözden geçirip düzeltmek üzere birlikte gösterdikleri çabaya rağmen, bu geçmiş uzun ve karanlık bir çağı yansıtmaya devam ediyor. İkinci ayrışma noktasını ise 1950’lerde Mısır’ın Arap dünyasını bağlantısız bir duruşa doğru çekişi sırasında, Türkiye’nin Amerikan etkisi altındaki Bağdat Paktına katılma kararı oluşturur.

İki dünya savaşı arasında, İstanbul etnik azınlıklarını çevrede kurulan yeni oluşmaya başlamış ulus devletlere, siyasi üstünlüğünü de Ankara’ya kaptırdı. 1927 yılında, ilk ulusal nüfus sayımı sırasında, Türkiye’nin nüfusu 13 milyon iken, İstanbul’un nüfusu 690.000 kişi idi. Aynı yıl, Osmanlı İmparatorluğunun ikinci büyük şehri olan Kahire, bir milyon kişilik nüfusa ulaşmış ve İstanbul’un yerini almıştı. Kahire hem bölgesel siyaset hem de nüfus bakımından yükselişini sürdürecekti. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra Arap ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanmaları, başkentlerin hızla kentleşmeleri sürecine yol açtı: Beyrut, Bağdat, Kuveyt, Amman ve Abu Dabi, bu süreçte hem katlanarak büyüdüler hem de kendi ulusal bölgelerinde üstünlük kazandılar. Riyad, bir liman kenti olan Ciddé’nin yerini almak için 1970’lerin ortasına kadar beklemek zorunda kalacaktı; sadece Şam, demografik ve ekonomik üstünlük bakımından bölgesel başkent olan Halep’le rekabet edebilecekti.

İstanbul, özellikle 1950-1960 arasında Başbakan Adnan Menderes dönemindeki liberalleşme süreci sırasında Türkiye’nin sanayi ve ticaret merkezi olarak önemini yeniden kazandığında, Arap başkentlerinden çok daha farklı bir büyüme ve gelişme yolu seçti. Bölgedeki diğer şehirler, hızlı kentleşmenin etkilerini hissetmeye başlamadan önce, İstanbul, genişlemekte olan kenti birbirine bağlayacak oto yollar inşa etme gerekliliği, periferisinde sürekli büyüyen ‘yoksulluk kuşakları’ ve şehir içinde yaşanan durgunluk gibi zorluklarla karşı karşıya kalmıştı bile. Kent merkezlerinin eteklerinde kentsel imar ve yapılaşma gibi süreçlerle ötekilerden çok daha erken karşılaştı. İstanbul’daki tarihsel korumacılık hareketi, 1980’lerde muazzam bir güç kazandı ve İstanbul’un 1985 yılında UNESCO’nun Dünya Mirası listesine girmesinin başını çekti. Dikkat çekici bir durum da şudur, Dünya Mirası listesine girmek başarısı, Kahire ile Şam’ın aynı statüyü kazanmalarından altı yıl sonra gerçekleşti, ancak İstanbul’daki koruma politikalarının kapsamı ve derinliği bu her iki şehirdekileri kat kat aşmıştı. İstanbul kaçak inşaat sektöründeki büyümeyi, bölgedeki diğer metropol merkezlerine oranla çok daha başarılı bir şekilde kısıtlayabilmişti. Amman, Beyrut, Şam ve hatta Ciddé gibi bazı varlıklı şehirler dahi, aşırı derecede kaçak inşaatın varlığı ile mücadele etmeye devam ediyorlar. 1996 yılında Kahire halkının yüzde 75 kadarı kaçak yapılmış konutlarda yaşamaktaydı.

Büyümekte olan gedige rağmen, Arap dünyası ile Türkiye, Bretton Woods kalkınma ajansları, Birleşmiş Milletler’in ve bağımsız uzmanların dolaşıma soktukları planlama ve tasarım formüllerinin bazılarını paylaştılar. Örneğin, 1938 yılında Kuzey Afrika’da Fez ve Kazablanka’nın planları üzerinde çalışmış olan Fransız plancı Henri Prost, İstanbul’un nüfusu azalmış bölgelerinin konsolide edilmesi ve şehir içinde sanayinin kurulması ile tanınmıştır. Benzer bir şekilde, 1930’lar, 1950’ler boyunca Ankara ve Beyrut arasında çalışmış olan İsviçreli mimar Ernst Egli, bu şehirlerde yeni metropol düzenine uygun idari reformlar yapılmasını önerdi.

Belki de İstanbul ile daha geniş bir bölgedeki benzerliklerden bir tanesi de, kentlerin hem belediye başkanları hem de valiler tarafından yönetilmekte oluşlarıdır. Bu çok zorlayıcı ve çatışmaya açık sistem bazen çok tuhaf





Ali Tapuk

İyi korunmuş tarihi dokunun görülebileceği önemli örneklerden olan Tahtakale, yakın ve uzak diyarlardan gelen malların bulunduğu dinamik bir ticari faaliyet ve turizm bölgesidir.

ast-üst yapılanmalarına ve karar süreçlerinde gecikmelere yol açıyor. Ancak, 1984 yılından bu yana, İstanbul kenti seçilmiş ve görece daha güçlü belediye başkanlarının yönettiği, metropoliten bir belediye kurmayı başarmıştır. Bu tarihten beri, şehirde, bir çok kentsel gelişme yaşanmıştır, bunlara, güçlenmiş bir yerel yönetime isnat edilebilecek bir gelişme olan kayıt dışı imar üzerinde giderek artan kontrol de dahildir. Bu durum, merkezi yönetimlerin, belediye başkanlarının bütçeleri ve idari sorumlulukları üzerinde görece güçlü bir kontrol kurmuş oldukları Arap şehirlerinin çoğu ile zıttır. Arap şehirlerinin çoğunda belediye başkanları seçilmemekte, doğrudan atanmaktadır.

1970’ler Türkiye ile Arap Dünyası arasında anlamlı bir başlangıca işaret etti: Avrupa pazarlarının tıkanmasından dolayı Türk işçiler Körfez ülkelerine göç ettiler. Bugün, Orta Doğu’da, 95.000’i Suudi Arabistan’da olmak üzere 100.000 Türk işçisi bulunmaktadır, Türk mühendislik ve inşaat şirketleri de Körfez’e doğru hareketlendikleri sürece bu sayı büyümeye devam edecektir.

Türkiye ile Arap dünyası arasında 2008 yılının “Noormanya”sı ile vücut bulan yirmi birinci yüzyıl yakınlaşmasının nedeni genellikle, Türkiye’de İslam geleneğinden gelen AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi)’nin siyasi yükselişine bağlanıyor. İlginçtir ki, bu durum hem kendisini sürekli hakir gören Avrupa’ya karşı kendini savunmak durumunda kalan Arap dünyasının yanında olunduğunu gösteren bir jest, hem de Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne yaptığı tam üyelik başvurusunu güçlendirecek şekilde bölgesel pazarlara ve ekonomik güçlere yayılma siyaseti olarak görülüyor. 2002 yılında 11 milyar dolar olan Türkiye ile Arap dünyası arasındaki alışveriş, 2008’de 62 milyar dolara çıktı. 2005 yılında, İstanbul’da Türk Arap Ekonomik Forumu yapıldı ve İstanbul daimi merkez oldu, 2006 yılında Türkiye Arap Birliği’ne daimi konuk olmak üzere davet edildi. 2002 yılından bu yana Araplar çoğunluğu İstanbul’a olmak üzere Türkiye’ye 30 milyar dolar yatırım yaptılar. Ticaretin de ötesinde son sekiz yılda, siyasi yaklaşımlar da hızlandı ve Türkiye, gergin bir komşu rolünden, Araplar ve İsraililer arasında arabuluculuk yapan barışın güvencesi rolüne geçti. Türkiye ile İsrail ve Türkiye ile Arap dünyası arasında başlayan deniz altı boruları yoluyla taşınacak olan elektrik ve su sistemi görüşmeleri bu yeni iş birliğini çağın da ötesine geçen bir düzeye taşıdı.

Bu son dönemde, çok büyük ölçekli bir Türk emlak geliştirme, proje yönetimi ve inşaat şirketi, Körfez’deki bir finans ve yatırım şirketi ile birleşti. Bu şirketler, bu kentler arasında bir karşılıklı alışveriş ağı ve kentlerin imarında olağan dışı bir aşırılık yarattılar. Birleşik Arap Emirlikleri, Boğaz’ın değerli göklerine adını taşıyacak kuleler inşa etmeye çalıştı. Irak asıllı İngiliz mimar Zaha Hadid, şehrin Asya

İster finans ve altın piyasalarıyla, ister tekstil ve moda sektörüyle ya da inşaat ve emlak girişimleriyle izah edilsin, şehrin erişimi, giderek artan boyutlarda Türkiye’nin halihazırdaki coğrafyasının ve ulusal bir alana sıkışmışlığının ötesine geçmiştir- İstanbul’un ekonomik etkisi bölgesel ve coğrafi yakınlıklar dolayısıyla Orta Asya ve Balkanlar’dan oluşan bir ikinci halkaya dolayısıyla da dünyaya uzanmıştır.

yakasının güney ucundaki Kartal’a yeni bir mahalle tasarlıyor. Bu projelerin çoğu da kent yönetimi tarafından desteklenen ve himaye edilen özel girişimler. Timothy Mitchell, Kahire’de de aşırı ikonik mega-projelerle benzer bir fenomenin yaşandığını, kent yönetiminin bir emlak piyasası oluşturmak ve kamusal alt yapı harcamalarını karşılayabilmek için ucuz kent topraklarını satmak yerine 1990’ların ‘Dreamland’i gibi projeler yaptırdığını, ve bu projelerin kent yönetiminin mali kısıtlamaları aşmak kapsamının ötesinde işleyip büyüdüğünden söz ediyor.

Riyad, Beyrut, Halep’te yapılan ve şimdilerde Cidde ve Doha’da başlatılan tarihi merkezlerin mutenalaştırılması ve yenilenmesi projeleri, Osmanlı mimari mirasına yeniden ilgi duyulmasını sağladı, ama yanlış yorumlamalar ve transliterasyonlar eksik olmadı. Beyrut şehir merkezini yenileyenler, Osmanlı dönemi binalarından pek azını korudular ama, karşılığında aşırı abartılı bir Osmanlıvarı canlanma tarzını seçtiler, bunların arasında şehrin silüetine egemen olmuş yeni bir mega cami de bulunuyor. Halep’in restorasyonu, bir ekonomik yeniden canlandırma projesine bağladığı Osmanlı kent dokusunu ve anıtlarını korumak bakımından çok daha kazançlı oldu. 2002 yılında Mekke’de bir toplu konut projesine alan açmak için Suudi yetkililer tarafından yıktırılan Osmanlı kalesi ise, sadece iki ülke arasında var olan derin ideolojik gerginliği hatırlatmaya yaradı.

“Noor” dizisine karşı dini liderlerin öfkesi, bu gerginliklerin ifadesinin son örneği idi ve İstanbul’da ortaya çıkan bu yeni turizm nişinin çöküşüne yol açabilirdi. Ama sonunda itidal üstün geldi: İstanbul’a giden uçaklar dolu olmaya devam etti.

Sonunda İstanbul’a bir bilet bulabildim. Belediye başkanı ile yazlık ofisinin bulunduğu Yıldız Sarayı’ndaki Malta Köşkü’nde buluştum, beni uluslar arası ilişkiler ekibinden mükemmel Arapça konuşan bir görevli karşıladı. Görevli, diğer ekip arkadaşları ile birlikte bir değişim programından yararlanarak Ürdün’deki Zarqa üniversitesi’nde Arapça okumuştü. Belediye başkanı İngilizce bilmiyordu, ama benimle konuşmak için, Amerika’dan gelen bir Arap profesör olan İngilizce çevirmenini kullandı, oysa ben uluslar arası ilişkiler ekibi ile Arapça konuşuyordum.

On dokuzuncu yüzyılın iktidar koltuğu olan Yıldız Sarayı bahçelerinden baktığınızda, gözünüzün önünde sonsuz bir manzara uzanır, Boğaz’ın ötesinden şehrin iç mahallelerini dahi görebilirsiniz. Bu iç mahallelerden bazıları, Dubai, Beyrut, Kahire ve Riyad’da da dahil dünyanın başka yerlerinde de olduğu gibi, kenar mahalleleri ve güvenlikli siteleri andırıyor; şu ana kadar bu kentin benzersiz güzelliğini ve baştan çıkartıcılığını alt edemediler. Dünyada hiçbir şehir İstanbul kadar çok yüzölçü değildir. Uzayıp giden görüntünün kapsamı, sizi aynı zamanda hem davet eder, hem de yasaklar.

Bu baştan çıkarıcı operanın karşısında, Beyrut ve Kahire Yıldız’ın asıl sahibi II. Abdülhamit için kim bilir ne kadar önemsizdi. İstanbul’la karşılaştırıldığında hala nasıl da çekicilikten yoksunlar. Belediye başkanı, sohbetimiz sırasında, Napolyon’un bir sözünü tekrarlayarak, eğer dünya tek bir ülke olsaydı, İstanbul’un başkent olacağını belirtti. Belediye başkanının gururu olan şey, hiç kuşkusuz Napolyon için stratejiydi. Dikkati bulduğumuz yerin güzelliğinden başka bir şeye çekmek istemiyordum, bu yüzden soyadıma fazla vurgu yapmadım. Soyadım Sarkis, on dokuzuncu yüzyılda Malta köşkünün yapan Ermeni mimar Sarkis Balyan’ın ön ismi ile aynıydı. Belediye başkanı, meslek hayatının ilk yıllarında şehrin saraylarının restorasyonu ile uğraştığından bunu biliyor olmalıydı. Ama birlikte çay içtiğimiz bu mekanda 1881 yılında II. Abdülhamit’i tahttan indirme planları yaptığı için vatana ihanetten yargılanan Mithat Paşa’nın, eşimin büyük büyükbabası olduğunu bilmiyordu. İster Arap olalım, ister Ermeni ya da Türk, yenilenmiş arzularımızı onun hepimizin gözleri önünde uzanan coğrafyasının üzerine yaymak için galiba daima bu şehre dönüyoruz.

Wissam Ezzeddine’in anısına

Hashim Sarkis, Harvard Üniversitesi Tasarım Yüksek Okulu’nda Ağa Han Profesörü ve mimardır. İçlerinde “Circa 1958: Lebanon in the Pictures and Plans of Constantinos Doxiadis” de bulunan bir çok yayının yazarı ve Eric Mumford’la birlikte “Josep Lluís Sert: The Architect of Urban Design” kitabının editörlerindendir.







Bir başka kendiliğinden gelişme dolmuştu. İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda, kent içi ulaşım talebi, hızlı nüfus artışı ve nüfusun kontrolsüz bir şekilde yayılışıyla birlikte artınca, dolmuşlar ve minibüsler, kent içi ulaşımın yetersizliğine karşı bulunan bir çözüm oldu. Belediyeler, kamu taşımacılığını artan talebi karşılayacak şekilde yaygınlaştırma imkanına sahip değillerdi ve dolmuş/minibüs – küçük girişimciler tarafından önce eski taksilerin daha fazla yolcu alacak şekilde tadil edilmesiyle başladı, daha sonra özel olarak üretilen minibüsler – bu boşluğu doldurdu. Dolmuş ücreti paylaşıldığı için, orta ve düşük gelirli yolcular tarafından karşılanabilir düzeydeydi. Yerel yönetimler, kamu taşımacılığının yetersizliği nedeniyle dolmuşun gelişimini engelleyemediler, bunun yerine ilan ettikleri dolmuş/minibüs hatlarında dolmuş sistemini kendileri düzenlediler.

Bu tür aniden ortaya çıkan çözümler, en büyük üç şehrin birbirine benzer büyüme kalıpları göstermesine neden oldu: kentin, kent içi oto yolları boyunca yayılması, yüksek yoğunluklu kent içi yapılaşma, ve merkezi iş alanlarının yüksek gelirlilerin yaşadıkları mahallelere doğru kayması bu benzerlikler arasında sayılabilir. Bu büyüme modeli, şehirlerin yüksek yoğunluklu merkezi alanlarında sosyal hizmetlerin sağlanmasını yetersiz hale getirdi, yeşil alanlar imar tarafından teslim alındı, trafik sıkışıklığı arttı ve yapsatçı apartman bloklarının şehrin tarihi dokusunu tahrip etmesi nedeniyle kentler kimliklerini kaybetmeye başladılar. Gecekondu yerleşimleri de bu kentleri çevreliyordu. Üç büyük kentin nüfusu çok büyük ölçüde arttı, İstanbul, Ankara ve İzmir metropoliten kentler haline geldiler. Ancak bu şekilde büyüyen kentler, sanayi ekonomilerinin sahip olduğu metropollerin yapısal özelliklerini taşımazlar; bu nedenle, bu kentleri aşırı büyümüş sanayi kentleri olarak adlandırmak daha uygun olur.

Böyle bir durumda modernist meşruiyeti sürdürme çabaları, temelde planlama o dönemde meşru bir siyasi çözüm olarak görüldüğü için, yeni planlama yaklaşımları geliştirilmeye çalışıldı. Kısmi imar planlarının yerel aktörler tarafından uygulanışı, bu çerçeveyi tehlikeye soktu. Henüz ortada, ellerinde önemli miktarda sermaye bulunan büyük ölçekli müteahhitler de yoktu. Bunun yerine, büyük şehirlerin imarı çok fazla sayıda küçük ölçekli projeyle gerçekleşti. Bunlar, kentsel imar planlarını yok sayarak bir fait accompli mekanizması işlevini gören özel emlak yatırımları tarafından yüklenildi. Kısmi imar planlarında rol oynayan küçük ölçekli sermaye sahipleri, genellikle popülizm bağlamı içindeki siyasi kanalları kullandılar.

Güçlü siyasi aktörler ise, yine kentsel planlamayı yok sayan büyük ölçekli imar operasyonlarıyla saygınlık arayışına girdiler. 'İmar operasyonları' uygulanırken, öncelik, planlama yönetimini ya da yasanın gereklerini bir yana bırakmak pahasına halkın gündelik sorunlarını çözmeye verildi. Bu tür geniş ölçekli imar tatbikatları sadece İstanbul'da uygulandı – örneğin 1956-1960 arasında Menderes Operasyonu, 1967-1973 arasında Başbakan Süleyman Demirel tarafından yaptırılan Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları gibi – ancak uzun soluklu olarak sürdürülemedi ve dört beş yıllık süreçler içinde de profesyonel çevrelerde giderek büyüyen direniş nedeniyle genellikle terk edildi.

1980'de uygulanmaya başlayan dışa açık, ihracat yönelimli ekonomik politikalar, Türkiye'nin yeni ekonomisini belirledi. Devlet girişimciliği ortadan yavaş yavaş kalkarken, öncelik özel sektöre verildi. Bu dönüşüm, Türkiye'nin dünya ile kurmuş olduğu ilişkinin radikal bir şekilde değişmesine yol açacaktı. Yaklaşık on yıl kadar sonra, sosyalist blokun çözülmesi ve Soğuk Savaş'ın sona ermesi Türkiye'nin ekonomisini dışa açması için yeni önemli fırsatlar sağladı. Türkiye dünyayla birlikte sanayi toplumundan bilgiye dayalı ekonomiye geçişi, Fordist tipte üretim düzeninden, çok daha esnek üretim tiplerine ve ulus devletlerden oluşan bir dünyadan, küreselleşmiş bir dünyaya doğru ve nihayet modernizmden postmodernizme geçiş halinde yaşadı.

Türkiye'nin bu yeni dünyaya uyum sağlama çabası, yerleşim kalıplarında önemli değişimlere yol açtı. 'Radikal' ve 'popülist modernite' dönemlerinde, Türkiye kendi iş pazarında entegrasyon sağlamıştı. Türkiye, ekonomisini dünya piyasalarına açar ve küresel sistemlere entegre ederken, nüfusunun bölgesel dağılımı da değişti: nüfus, güney ve batıdaki sahil kentlerinde yoğunlaştı ve İstanbul da ani ve hızlı bir şekilde büyümeye başladı. Bu sayede, İstanbul, 1920'lerde gerçekleşen Sovyet ve Türk devrimleri sırasında kaybetmiş olduğu işlevleri geri kazanmaya başladı. Bu dönüşümler, İstanbul'a, kent planlama çevreleri her ne kadar 'dünya kenti' kavramını kullanmayı tercih etseler de,



Paolo Rosselli

Değişen siyasi inisiyatifler sonucunda liman ve tersane özelliklerini yitiren Haliç, bugün halen kültürel ve tarihi bir bölge olarak önemini korumaktadır.

## Bir şehrin büyümesini kontrol etmek ve planlamak mümkün olsa da, bunun en iyi yolu parçalı büyümedir

dünyanın diğer mega kentlerinin yanında küresel bir kent konumunu kazandıracaktı.

1980'den sonra Türkiye'nin kentlerinin yapısını ve yayılmasını tayin eden süreçler de önemli bir değişikliğe uğradılar: Kentler, binaların teker teker eklenmesi ve bireylerin ya da küçük ölçekli müteahhitlerin kararları yoluyla büyümek yerine, büyük kurumların veya güçlü aktörlerin yatırımlarıyla dönüştürülmeye başlandı. Kentler artık yeni kurumsal düzenlemeler ve yeni bina sunum yöntemleriyle inşa edilen kentsel parçaların eklenmesi ile büyüyebilecekti. Bunların en önemlisi, "yap-sat" sonrasında türetilen toplu konut modeliydi. Toplu konut modeli, sadece ikamet amaçlı konut inşaatı için kullanılmadı, iş hayatının ihtiyaçlarına da uyarlandı. Buna sanayi ve depolama bölgeleri, toptan ticaret merkezi, nakliye hizmeti, uzmanlaşmış üretim için kurulmuş siteler ile serbest üretim ve ticaret bölgeleri de eklendi. Bunların her birinde, böylesine büyük ölçekli faaliyetleri gerçekleştirebilmek için küçük ölçekli müteahhitler ve hatta bireyler, kooperatifler kurdular ya da diğer kurumsal yapılar halinde örgütlendiler.

Bütün gerekli tesisleri ve alt yapısı haiz, kendine yeterli bu yeni iş merkezlerinin yaratılması, tarihi merkezi iş alanlarının rolünü azalttı. Bunun İstanbul'da en çarpıcı örnekleri Eminönü ve Beyoğlu gibi eski şehir merkezlerinin yeni kontrol ve yönetim gerekliliklerini karşılayamayışıyla ortaya çıktı. Boğaz'ın batı yakasında, Mecidiyeköy ve Maslak aksı boyunca yerleşen gökdelenlerden oluşan yeni iş merkezleri inşası sırasında, kuzeyde yer alan yüksek gelirlilerin yaşadığı yeni konut bölgelerine erişim sağlanması İstanbul'un yeni bulduğu büyük miktarda sermayeyi harekete geçirebilme kapasitesi sayesindeydi.

Bu büyüme süreci sırasında, Türkiye'nin üç büyük kenti, yalnızca yeni bölgelere yayılma göstermedi, eski kent bölgelerinde de önemli dönüşümler yaşamaya başladı. Bu dönüşümü üç önemli unsur tayin etti. Birincisi, İstanbul'u ve daha küçük ölçekte Ankara ve İzmir'i aşırı büyümüş sanayi kentlerinden kentsel bölgelere dönüştüren yeni gelişme dinamikleriydi. Örneğin, kentin en eski iş merkezi olan Eminönü üretim ve hizmet fonksiyonlarının bazılarını kaybetmiş olsa da, yeniden önemli turistik ve kültürel roller üstlendi. Benzer bir süreç Beyoğlu'nda da yaşandı.

Bir ikinci değişim, kentlerin toplu taşımacılık projelerini gerçekleştirmek için büyük miktarlarda borç alarak sağladıkları ulaşım alt yapısında meydana geldi. Bu durum, Cihangir ve Kuzguncuk örneğinde görüldüğü gibi, şehir merkezine yakın bölgelerin mutenalaşmasına yol açtı. Üçüncü faktör ise çevreseldi ve deprem tehlikesine vurgu yapmaya gayret ediyordu. Örneğin, son dönemde eski gecekonduların ve standardı düşük diğer binaların sağlıksız durumlarının düzeltilmesi için giderek artan bir kaygı söz konusu olmaktadır.

Peki, bu kentlerde modernist meşruiyetten ne anlamalıyız? Gelişimleri kentin çevresine ve dönüşümleri hala devam etmekte olan merkez bölgelerinin ötesine yayıldıkça, izinsiz inşaatlar sadece gecekondulara özgü olmaktan çıktı. Kayıt dışı inşaatlar İstanbul'un en varlıklı bölgelerinde bile artarak devam ediyor. Böylece gecekondu yerleşimlerinin modernist meşruiyet modelleri çerçevesine dahil olması beklenirken, bunun tam tersi yaşanıyor.

Bir kent eğer tek tek binaların eklenmesiyle büyüyorsa o kentin büyümesini denetlemek ve planlamak olanaklıdır. Ama kentin güçlü aktörlerin inşaa ettiği büyük parçaların eklenmesiyle büyüdüğü durumlarda dondurulmuş planlarla kentin büyümesini yönlendirmek olanaklı olmamaktadır. Türkiye'de kentlerin büyümesi, gerekli yüksek arsa fiyatlarını ödemekten çekinen güçlü aktörler tarafından kontrol edilmektedir. Böylece, bir girişimci plan dışındaki geniş bir arazi parselini satın alındığı anda kente karşı bir fait accompli yaratmaktadır.

Gelişmiş demokrasiler, artık kentsel gelişimi bir kenti sanki zamanın içinde donmuş gibi sunan modernist planlarla kontrol etmenin mümkün olmadığını, kentlerin büyümesini modernist planların değil, halkın katılımıyla hazırlanan, müzakere edilebilen stratejik planların ve üzerinde dikkatle düşünülmüş demokratik bir sürecin yönlendirdiğini görmüş durumdalar. Ancak, Türkiye'deki plan uygulamalarının, gelişmiş demokrasilerde görülen şeffaf süreçlerle karıştırılmaması gerekir. Türkiye'de bir belediye başkanı yetkisini her zaman şeffaf bir şekilde kullandığı söylenemez. Bu sırada, kent halkı adına, ulusal sorumluluğun dağıtılması (adem-i merkeziyet) ve katılımcı bir demokrasinin gereği olarak belediye yetkilerinin artırılması talebi, keyfi güçlerin bu türden suistimallerini bazen daha da artırmalarına yol açıyor. Bunun nedeni, Türkiye'de kent yönetimlerinin henüz tam olarak demokratikleşmemesi ve belediye başkanlarını çok güçlü otoritesinin birçok durumda, kentlilerin katılımının geliştirilmesi yerine yerel derebeylikler yaratmış olmasıdır.

Bu kent anlatısı, tıpkı bir insanın ömrünü anlatırcasına, Türkiye'nin üç büyük kentindeki 80 yıllık gelişimi kapsıyor. Bu anlatı, çok kısa zamanda ve diğer Avrupa şehirlerinde var olandan daha elverişsiz bir sermaye birikimi ile gerçekleşmiş bir modernleşmenin, demokratikleşmenin ve kentleşmenin öyküsü.

Bu deneme yazarın yakında Harvard University Press tarafından yayınlanacak olan *"The Turkish Triangle: Ankara, Istanbul, and Izmir at the Gates of Europe"* adlı eserinde yer alan 'An Exploratory Approach to Urban Historiography through a New Paradigm: The Case of Turkey' bölümünden uyarlanmıştır.

*Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde şehir ve bölge planlama eğitimi veren Profesör Doktor İlhan Tekeli, Türkiye Bilimler Akademisi üyesidir. Türk Tarih Vakfı'nın kurucu başkanı olan Tekeli, İstanbul'da bulunan HABITAT II Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı'nın Ulusal Komitesi başkanıdır. Şehir ve bölge planlama, planlama kuramı, makro coğrafya, göç, Türkiye'de yerel yönetimler, Türkiye'nin ekonomik tarihi üzerine yazıları bulunmaktadır.*







# KENTLERİN DNA'SI

Dünyanın, entegre ve sinerjik ancak aynı zamanda da küçük ve kırılgan tek bir sistem olduğundan haberdar oluşumuzun üstünden sadece birkaç on yıl geçti. İnsanlık tarihinde ilk kez, artık gezegenimizde var olan insanların çoğunluğunun kentlerde yaşamakta olduğunu biliyoruz. Son dönemlerde yaşadığımız küresel durgunluğa rağmen, yapılan tahminler bu eğilimin devam edeceğini gösteriyor. 2050 yılında küresel nüfusun yüzde yetmiş beşinin kentlerde – milyonlarcasının, mega kentlerde ya da ülkelere ve kıtalara uzanan kitlesel bir şekilde kentleşmiş bölgelerde – yoğunlaşması bekleniyor. Kentsel değişimin bu durmak bilmez tırmanışı iklim değişikliklerinin yol açtığı çevresel değişikliklerle daha da artıyor, her gün biraz daha fazla insan – iklim değişikliği mültecileri – bu olumsuz koşullara maruz kalmış olan tarımsal bölgeleri, kentin sunduğu görece korunmaya ve vaatlere kapılarak terk ediyor.

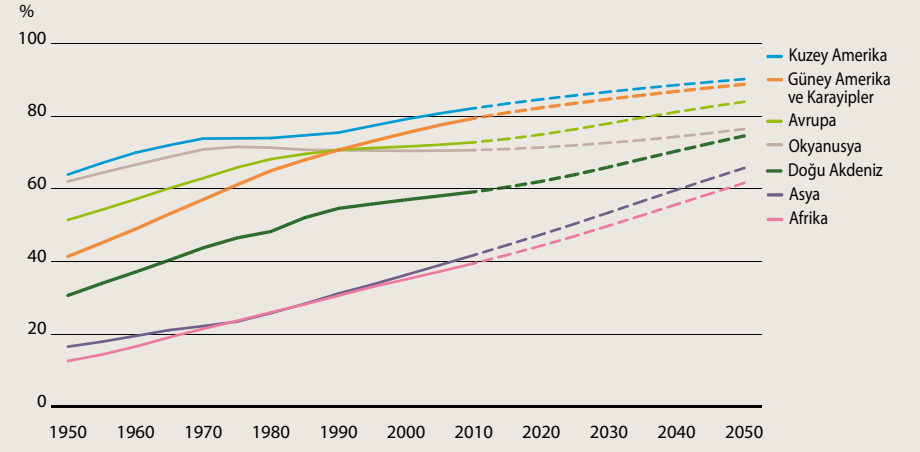
Günümüzün kent koşullarının ölçeğini kavramak kolay değil. 1950’de nüfusu 1 milyonun üstündeki kentlerde 186 milyon kişi yaşarken, bu rakam 2000’de 1 milyara çıktı, 2025 yılında ise 1.8 milyara yükselecek. Nüfusu on milyon ve daha üstünde olan şehirlerde, artış oranı iki kat daha fazla oldu: 1950’de 23 milyon iken, 2000’de 229 milyona çıktı, 2025 yılında ise 447 milyona ulaşacak. Oysa, Avrupa, Kuzey Amerika ve Okyanusya, 1950’lerden önce, Latin Amerika ise 1960’larda kentleşmişti, Asya ise bu seviyeye ancak 2024 yılında, Afrika da 2030 yılında ulaşabilecek.

Daha da vahim olan, günümüzün kentsel büyümesinin yoksulluk ve mahrumiyet koşullarının bol görüldüğü bölgelerde yoğunlaşmış olması gerçeği; bu bölgelerdeki kentler, ya bütünleşme ya da ayrışma

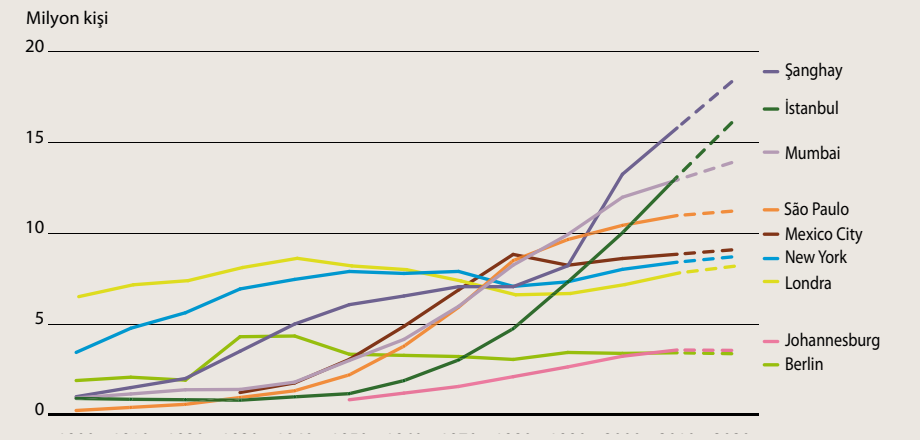
potansiyeli taşımakta. Birleşmiş Milletler’in verdiği bilgiye göre, Mumbai – Hindistan’ın dinamik güç santrali – dünyanın en büyük şehri unvanını 2050 yılında Tokyo’nun elinden alacak. Bu arada, Şanghay, hem yükseklik hem de genişlik bakımından nefes kesici bir hızla büyümeye devam ediyor, yirmi beş yıl önce sekiz katın üstünde 100’den biraz fazla sayıda bina varken, şimdi bunların sayısı 10.000’in üstüne çıkmış durumda. Ancak, hızlı ve ani kentleşme her zaman, Asya Pasifik bölgesindeki gibi, katlanarak büyüyen bir ekonomiye ve kapsamlı altyapı yatırımlarına paralel bir şekilde gerçekleşmiyor. Bunun en açık örneği, Sahra altı Afrika’da yer alan iki mega kent: 2025 itibarıyla, her saat başı Lagos’un nüfusuna 67, Kinshasa’ya ise 34 kişi eklenmiş olacak. Apartheid sonrasının Johannesburg’u ile Kahire kenti ise farklı sorunlarla karşılaşıyorlar. Johannesburg, suç, korku, toplumsal ayrışma ve AIDS ile mücadele ederken, Kahire’nin nüfusunun yüzde altmıştan fazlası kaçak binalarda yaşıyor, kişi başına düşen açık alan ise sadece bir metre kare. Buna karşın her Londra’lı bu miktarın 50 kat fazlasına sahip.

Data bölümünü oluşturan bilgiler, Urban Age tarafından 2005’ten bu yana yapılmakta olan araştırmaları özetlemekte. İstanbul’daki kentsel trendlere dair genel bir açıklama getirerek, İstanbul’u aralarında New York, Şanghay, Londra, Johannesburg, Mexico Citiy, Berlin, Mumbai ve São Paulo’nun da bulunduğu dünya kentleri ile kıyaslamalı bir bağlama yerleştiriyor. Kentsel yoğunluğun, ulaşımın ve kent yönetişiminin farklılaşan modellerini geniş kapsamlı sosyal ve ekonomik göstergelerle inceleyen bu bilgiler, günümüz kentlerinin DNA’sına özgün bir iç bakış sağlıyor.

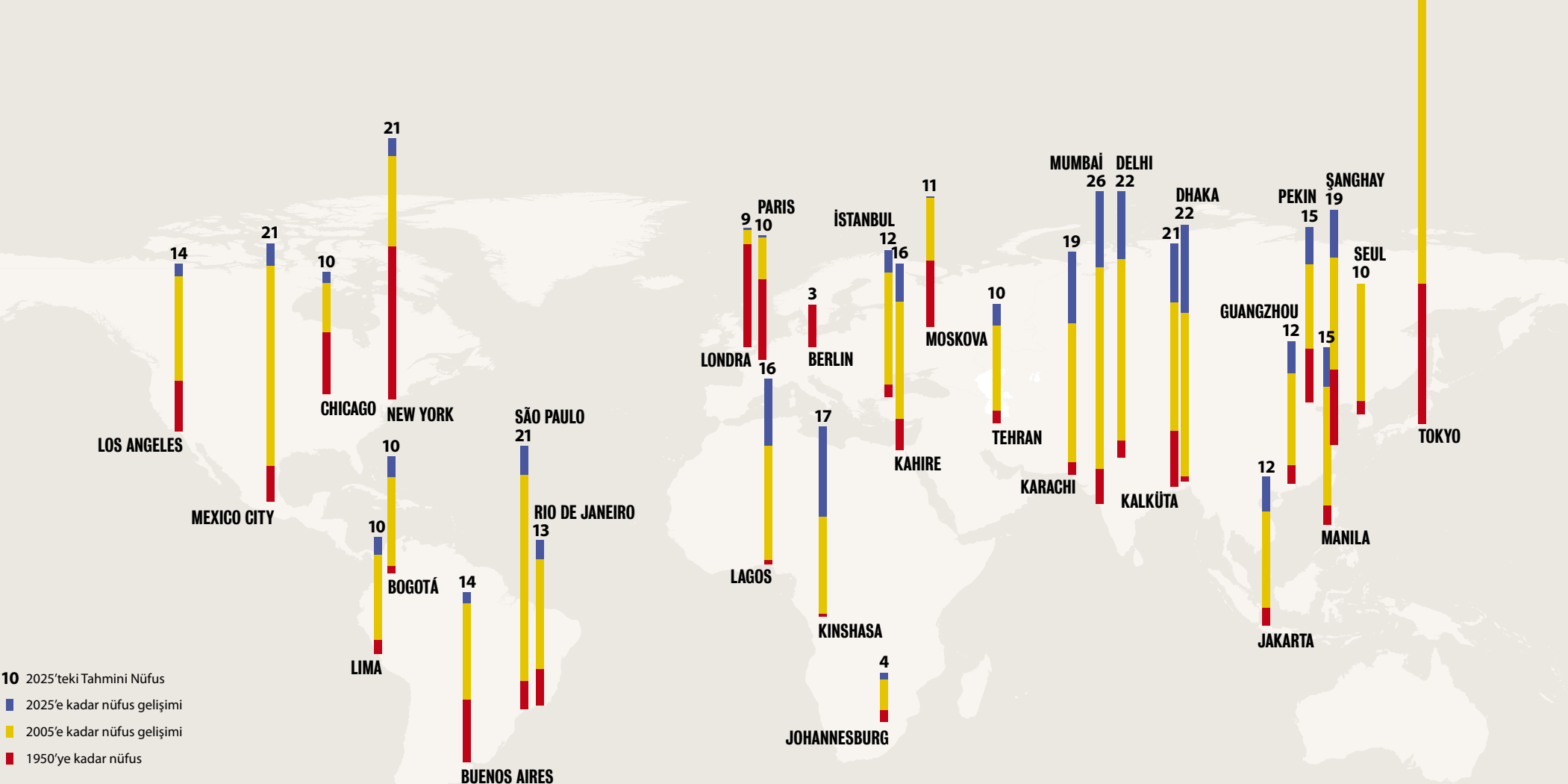
## DÜNYA BÖLGELERİNE GÖRE KENT NÜFUSU



## URBAN AGE KENTLERİNDE NÜFUS ARTIŞI



## DÜNYADAKİ KENTSEL NÜFUS ARTIŞI



Bu dünya haritası, nüfus artışının geçirdiği evrimi ve Birleşmiş Milletler’in Urban Age kentleri ile dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen kentsel merkezlerinin bazılarına dair, 2025 yılı için yaptığı kentsel nüfus yığılması ön görülerini gösteriyor.



# URBAN AGE KENTLERİ KARŞILAŞTIRILIYOR


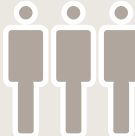






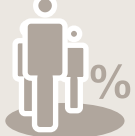
Küresel kentin büyüme istatistiklerinin ardında, dünyanın dört bir yanındaki kentleri dramatik bir şekilde etkileyen çeşitli mekansal, sosyal ve ekonomik özelliklerin yol açtığı çok farklı kentleşme kalıpları yatmakta. Urban Age, nüfus artışının ve yoğunluğun, ekonomik gelişmişliğin ve ulaşım kullanımının standart ölçülerine ek olarak, enerji tüketimi ve küresel karbondioksit salımı hakkında resmi kaynaklardan topladığı data ile bu dokuz dünya kentini ana performans göstergeleri bakımından kıyaslayan bir ön değerlendirme yaptı.

Bu sonuçları gösteren bir grafik özet, özellikle büyüme hızı bakımından çarpıcı farklılıklar içeren sonuçları gözler önüne seriyor. São Paulo, 1900’den beri yaklaşık yüzde 8000 büyürken, Londra sadece yüzde 16 büyümüş (en önemli büyüme hamlesini bir önceki yüzyılda yapmış), şu anda

2025 yılı itibarıyla saatte 47 kişinin nüfusuna ekleneceği Mumbai, bu dokuz kentin en hızlı büyüyen. Londra’nın nüfusuna saatte sadece bir kişi eklenirken, Berlin’in nüfusu sabit kalacak. Bu trendler yaş dağılımının farklı modellerinin üstünü örtüyor: Mumbai, Johannesburg, São Paulo ve Meksiko City’nin sakinlerinin üçte biri 20 yaşın altındayken, Şanghay ve Berlin’de genç kuşaklar yüzde 20 ya da daha düşük bir oranda bulunmakta.

Yerleşim modelleri de önemli ölçüde farklılaşıyor. New York’un en yoğun konut yerleşimi Manhattan (kilometre kare başına 53.000 kişi) iken, Şanghay’da bunun yaklaşık iki katı (kilometre kare başına 96.000 kişi) yoğunluk bulunmakta ve Mumbai’de halkın çoğunluğu alçak yapılarda yaşamasına rağmen konut yoğunluğu kilometre kare başına 100.000 kişiyi

aşmakta. Bunun tersine, Berlin’de sayı en fazla 21.700 iken, Londra 17.200 kişiye ulaşmakta zorlanıyor. São Paulo, Johannesburg ve Mexico City dünyanın en tehlikeli kentleri olduklarını kanıtlarken – cinayet oranı 100.000 kişide 13’ten 21’e kadar değişen oranlarda – İstanbul ile Mumbai ağır suçlar bakımından oldukça düşük bir oran gösteriyorlar, 100.000 kişide 3 cinayet oranı ile, Berlin ile Şanghay’dan biraz daha kötü durumdalar. Bu bulgular, bu şehirlerin her birinde GINI endeksinde – yüksek sayıların daha büyük bir eşitsizliği yansıttığını gösteren bir gelir dağılımı ölçümü – belirtilen gelir eşitsizliği düzeyiyle paralellikler oluşturuyor: Johannesburg, São Paulo ve Mexico City eşitsizliğin en yoğun yaşandığı kentler, Londra ve onu çok yakından takip eden New York, en adil kentler.

	 1900 yılında belediye sınırları içindeki nüfus	 Metropolitan bölgede bugünkü nüfus	 1900'den bu yana nüfus artışı	 2005-2025 arası tahmini büyüme (saat başına düşen kişi sayısı)	 Pik yoğunluk (km² başına düşen kişi)	 Merkez bölge yoğunluğu (km² başına düşen kişi)	 Kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla (US\$)	 Şehir başına düşen kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla (US\$)	 Kentte yaşayanların ülke nüfusuna oranı
İSTANBUL	903.482	12.697.164 2008	%1305	14	68.602	20.116	\$12.856* 2008	%22,0* 2008	%17,8 2007
NEW YORK	3.437.200	18.815.988 2007	%447	11	53.000	15.361	\$55.693 2008	%3,3 2008	%2,8 2008
ŞANGHAY	1.000.000*	18.150.000 2006	%1715	28	96.200	24.673	\$8237 2005	%5,0 2005	%1,0 2005
LONDRA	6.506.954	7.556.900** 2007	%16	1	17.200	7805	\$60.831 2007	%16,4 2007	%12,4 2007
MEXICO CITY	415.000*	19.239.910 2005	%4536	13	48.300	12.541	\$18.321 2006	%21,5 2006	%8,4 2006
JOHANNESBURG	829.400 1950	3.888.180** 2007	%369 1950-2007	4	38.500	2270	\$9.229 2005	%14,8 2005	%8,1 2005
BERLİN	2.712.190	4.300.000 2002	59%	0	21.700	7124	\$34.017 2007	%3,4 2007	%4,2 2007
MUMBAİ	927.994	19.280.000 2005	%1978	47	101.066	34.269	\$1871 2006	%2,9 2006	%0,9 2006
SÃO PAULO	239.820	19.223.897 2007	%7916	18	29.380	10.299	\$12.021 2006	%11,9 2006	%5,8 2006

\* Tahmini

\*\* Londra ve Johannesburg metropolitan bir bölgeye tekabül etmedikleri için, bugünkü nüfusları belediye sınırları içindeki nüfus olarak verilmiştir.

\*\*\* PM10 her şehrin atmosferindeki kirlilik miktarını belirtmektedir. Dünya Bankası tarafından, ağır madde partikül yoğunlaşmasını metre küp başına mikro gram ölçeğinde ölçmek için geliştirilmiştir.

Yukarıdaki bilgiler aralarında Birleşmiş Milletler İstatistik Bölümü ile her kent ve ülkenin resmi nüfus sayımlarının da bulunduğu türlü resmi kaynaklardan derlenmiştir. Data kaynaklarının tamamı [www.urban-age.net](http://www.urban-age.net) adresinde mevcuttur.

Yukarıda sunulmuş olan 'Kentlerin DNA'sı' 2008 yılında Phaidon Press tarafından yayınlanmış olan *Endless City* adlı özgün çalışmadan uyarlanmıştır.



Mexico City’de kişi başına düşen yıllık gelir New York’ta yaşayan bir kişinin gelirinin üçte birinden biraz az olmasına rağmen (55.693 dolara karşın 18.321 dolar) Mexico City’de araba sahibi olanlar New York’takilerin yaklaşık iki katı (1000 kişide 209’a karşın 1000 kişide 360) ve yine Mexico City’liler, Londra’da kişi başına düşen su miktarı kadar su kullanıyorlar (günde 324 litre). Johannesburg, Londra, Berlin ve Mexico City, karbondioksit salımına kişi başına yaklaşık aynı miktarda katkıda bulunuyorlar. Sayı, geniş metropoliten bölgede ağır üretim sanayinin bulunduğu Şanghay’da kişi başına her yıl üretilen 10.000 kg ile ikiye katlanıyor. İstanbul’da ise durum tam tersine, iş gücünün yüzde 38’i imalat sanayisinde çalışan ve bu anlamda Urban Age kentleri arasında birinci sırayı alan İstanbul, kişi başına sadece

2720 kg CO<sub>2</sub> ürettiyor. Mumbai’de yaşıyanlar kişi başına sadece 371 kg katkıda bulunuyorlar. Bu rakam, diğer küresel kentlerde yaşayanlarla karşılaştırıldığında yüzde 10’dan az. Hindistan’ın ekonomik büyüme ve nüfus artış oranları göz önünde bulundurulduğunda, Mumbai gibi kentlerin gelecekte yapacakları seçimler, gezegenin ekolojik dengesinin sürdürülebilirliğine çok büyük bir etki yapıyorlar. Ekonomi söz konusu olduğunda, Berlin dışında bütün kentler, kendi ağırlıklarından fazla çekiyorlar. Ulusal nüfusun yüzde 17,8’ine sahip olan İstanbul, Türkiye’nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılası’na yüzde 22 katkı yapıyor, Mexico City’de yaşamakta olan ulusal nüfusun yüzde 8,4’ü ise, gayri safi yurt içi hasılanın yüzde 21,5’ini oluşturarak Meksika’nın ekonomisini yönlendiriyor. New York’ta ise rakamlar daha

küçük bir payı gösteriyor: kent, ülke nüfusunun yüzde 2,8’ini barındırırken, Amerika Birleşik Devletleri’nin gayri safi yurt içi hasılasının sadece yüzde 3,3’ünü sağlıyor. Öte yandan Londra’lılar, İngiltere ekonomisine yüzde 16 oranında katkı yapıyorlar ama Londra halkı, diğer örnekler arasında en yüksek toplu taşıma ücretlerini ödemekte, bir yerden bir yere gitmenin bedeli, New York’un üç katı, Mexico City veya Mumbai’nin ise 37 katı.

 Gelir eşitsizliği (GINI endeksi tarafından ölçülmüş)	 Cinayet oranı (100.000 kişiye tekabül eden cinayet sayısı)	 20 yaşın altındaki nüfus yüzdesi	 Araba sahipliği oranı (1000 kişide bir)	 2009 yılı metro bilet fiyatı (US\$)	 Yürüyerek ya da bisikletle yapılan günlük yolculuk yüzdesi	 Günlük su tüketimi (kişi başına düşen litre)	 Yıllık elektrik kullanımı (kişi başına düşen kWh)***	 Yıllık atık üretimi (kişi başına düşen kg)	 Yıllık CO <sub>2</sub> salımı (kişi başına kg)	 2004 yılındaki kirlilik değerleri (PM10 endeksine göre ölçülmüş***)
43 2003	3 2007	32 2008	138,5 2008	\$1,0	%45,0 2008	155 2008	2267 2007	383 2006	2720	55
50,4 2007 Metropolitan Region	6,3 2008	25,6 2007	209,4 2008	\$2,3	%11,4 2007	607 2005	6603 2007	529 2005	7396 2007	21
45 2001	1,4 2005	20,2 2000	72,6 2006	\$1,3	%54,4 2006	439 2005	6357 2005	343 1999	10.680 2003	73
31,7 1995	2,2 2007	24,2 2005	344,7 2008	\$7,4	%21,7 2007	324 2005	4539 2000	459 2005	5599 2005	21
55,7 2005	13,2 2007	31,9 2005	360,0 2007	\$0,2	n/a	343	n/a	228	5862 2000	51
75 2005	15,7 2007	30,9 2001	205,7 2000 Gauteng Province	n/a	%31,1 2002	378	3388 2007	558 2007	5025 2007	33
n/a	1,2 2007	16,6 2007	319,0 2008	\$4,1	%35,0 1998	171 2000	3880 2005	497 2007	5821 2005	22
35 2004	3 2005	36,3 2001	35,9 2006	\$0,2	%56,3 2007	90 2005	579 2007 Maharashtra State	193 2001	371 2000 Maharashtra State	63
61 2005	21 2006	31,7 2007	368,0 2007	\$1,4	%33,9 2007	185	1954 2006	504 2007	1123 2003	40



# İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE KENT EKONOMİSİ

Kentler büyümenin motorları, tüketim ve üretim merkezleridir. Ekonomik canlılık, kültürel alış veriş ve sosyal bütünleşme yaratırlar. Öte yandan, kent ekonomileri oldukça hassastırlar da. Hizmet sektörü ile sıkı sıkıya bağlı olmaları, küresel durgunluğun göstermekte olduğu gibi, ekonomilerini finansal istikrar bakımından savunmasız bir duruma getirir. Ancak, kentsel yaşam tarzlarının zenginliğe ve buna bağlı tüketim kalıplarına fazlasıyla yoğunlaşması nedeniyle, kentler sera gazlarının en önemli bileşeni olan CO<sub>2</sub> salımına yüksek oranda – bazı tahminlere göre yüzde 75'i aşan oranlarda – katkı yapmaktadırlar. Söz konusu gazlar, okyanuslar, bitkiler ve toprak tarafından emilimlerinden çok daha hızlı bir şekilde salındıkları için, atmosferde kalmakta ve atmosferin giderek daha fazla ısınmasına neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak ısı küresel anlamda, sanayi öncesi döneme göre 0,76 °C gibi aşırı bir artış göstermektedir. Artan hava sıcaklıkları, giderek yükselen deniz seviyesi, seller, çölleşme ve kuraklık gibi tehlikeleri de artırmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü, 2002 yılında yaptığı bir hesaplamada, her yıl 150.000 kişinin iklim değişikliklerinin sonucuna bağlı olarak öldüğünü vurgulamıştı; son dönemde 300.000 olarak düzeltilen bu rakam hastalıkların sıcak havada çok daha hızlı yayıldığı gerçeğini de yansıtmakta. Bu ilk tahminler, sadece 0,6 °C'lik ısınmaya göre yapılmıştı. Fakat, sera gazlarının salınımı

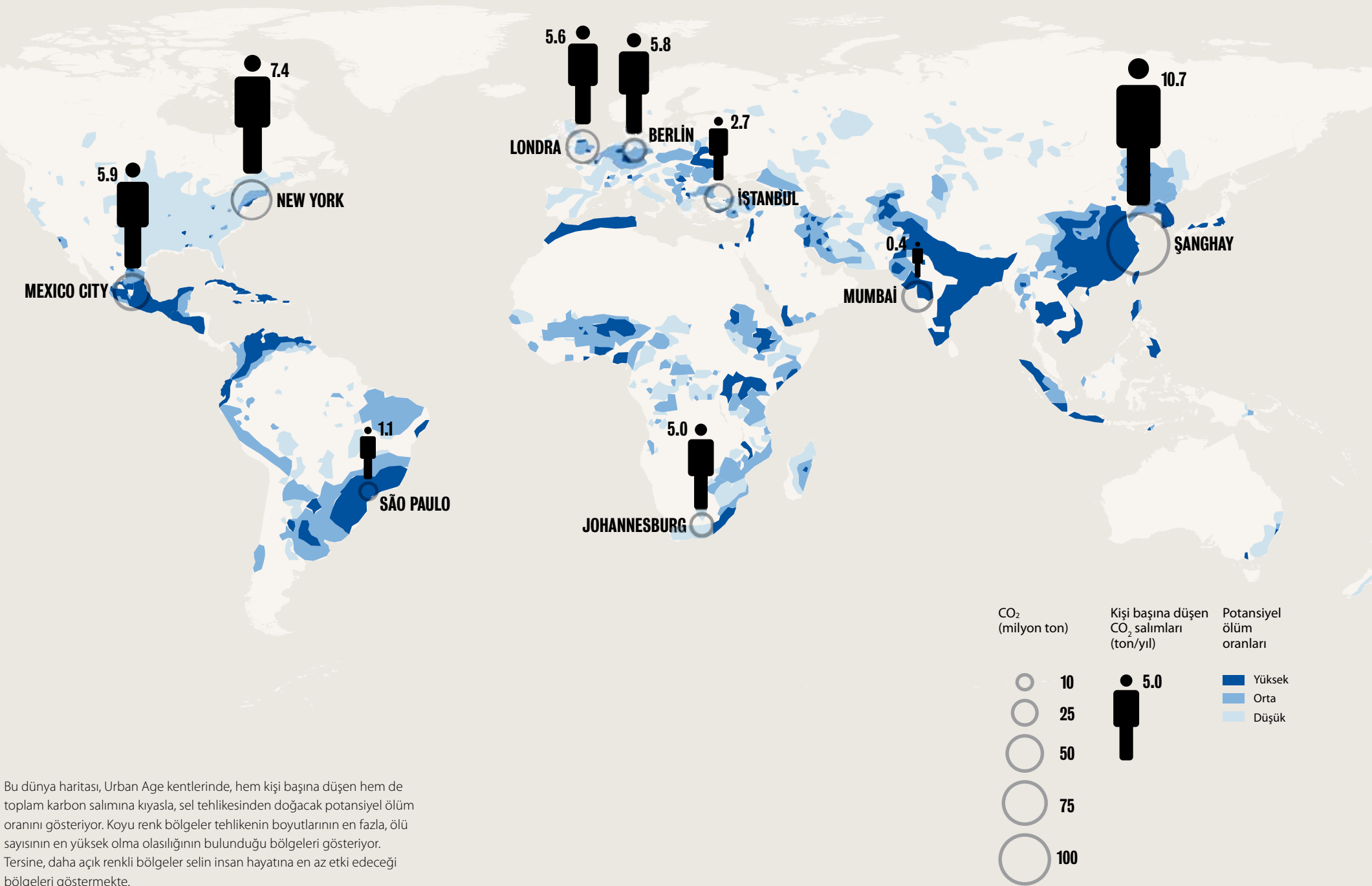
devam ederse, küresel hava sıcaklıkları yirmi birinci yüzyılın sonuna dek 6 °C'ye kadar bir artışa maruz kalabilir.

Ancak aşağıda yer verdiğimiz sel tehlikesi haritasında görülebileceği gibi, iklim değişikliğinin etkileri dünyanın her tarafına eşit bir şekilde dağılmamakta. Düşük gelirli ülkelerin vatandaşları çok daha savunmasız durumdadır, kısmen bu duruma maruz kalmış olan coğrafi bölgelerde yaşadıkları için ama aynı zamanda da söz konusu tehlikelere karşı yaşadıkları çevreyi yeniden düzenleyebilecek ya da durumu hafifletebilecek kaynaklardan yoksun oldukları için. Karşı sayfada belirtilmiş olan dairesel çizimlerde gösterildiği üzere, gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş uluslara oranla atmosfere çok daha fazla CO<sub>2</sub> salmaktalar. Bunun sonucunda, bir ülkenin iklim değişikliklerini hızlandırmak konusundaki rolü ile iklim değişikliğine bağlı olarak çevresel etkilere maruz kalması arasında tersine bir ilişki bulunduğu ortaya çıkmakta. Aynı şey kentler için de söylenebilir. Şanghay ve Mexico City hariç tutulmak üzere, daha fazla tehlike altında olan kentsel merkezlerin kişi başına saldıkları CO<sub>2</sub> miktarı, yüksek gelir düzeyindeki ülkelerdekilerden daha azdır. Bugün, São Paulo ve Mumbai gibi kentler, çevreye çok daha gelişmiş olan şehirler kadar zarar vermeseler de, tehlikeyi engelleyebilecek veya azaltacak imkanlara da sahip değildirler. Güney kürenin kentlerinde tercih edilen enerji yoğunluklu gelişme tarzı –

otomobillere giderek artan bağımlılık, ayrılmış planlama, şehir dışında alış veriş merkezleri kurma, fosil yakıtlara ve havalandırma cihazlarına dayanma – kirlilik düzeylerini zaman içinde istisnasız bir biçimde artıracaktır.

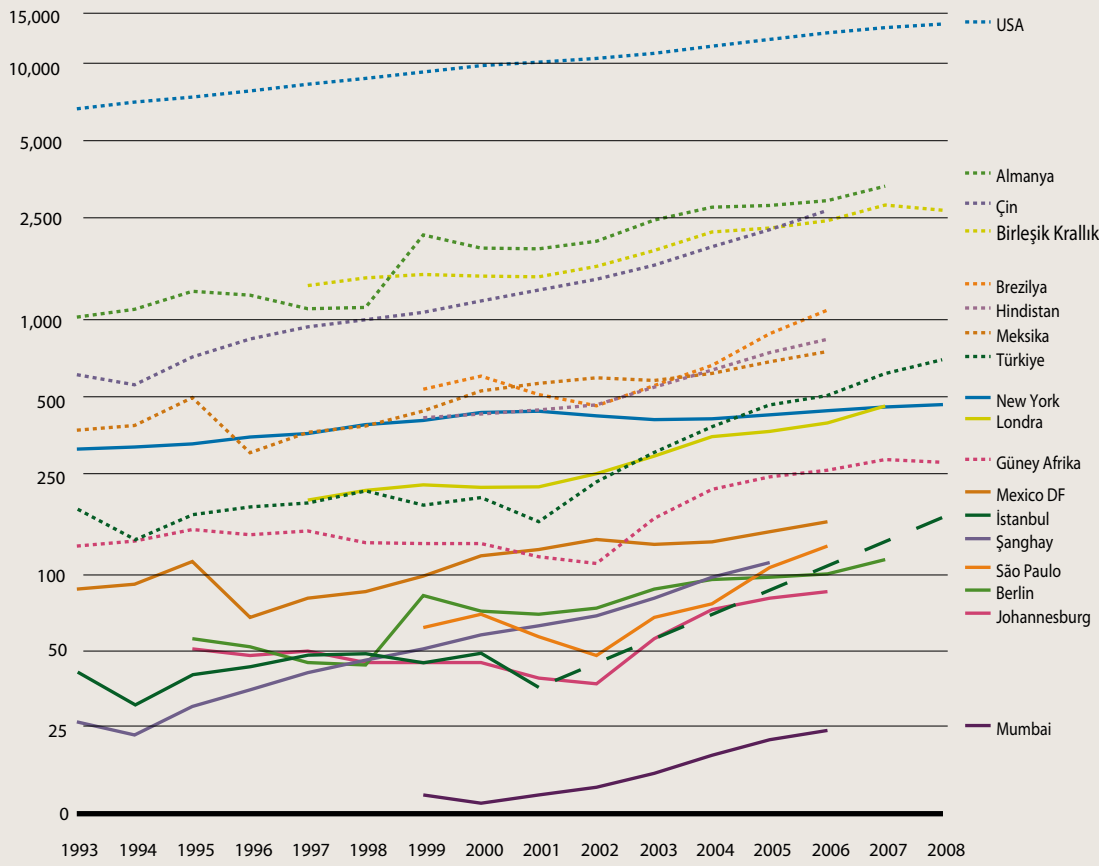
Kentsel gelişimi iklim değişikliği ile ilişkilendirmeye gelince, kent sakinleri kendi ulusal nüfuslarına oranla daha ehil durumdadırlar. Araştırmaya konu olan dokuz şehir içinde sadece Şanghay ve Mexico City, kendi ülke halklarına oranladığımızda kişi başına daha yüksek CO<sub>2</sub> salmaktadırlar. Yoğun kent dokusunun etkin bir toplu taşımacılık sistemi ile birbirine bağlandığı iyi tasarlanmış kentler, kaynak tüketimi ile küresel sürdürülebilirlik arasındaki dengeyi eşitlemek konusunda giderek artan bir rol üstlenme potansiyelini taşımaktalar. Yayılma sınırlandığı ve doğal çevre korunduğu sürece, kentler küresel ekolojiye olumlu bir etki yapabilirler. Ama bu ancak yeşil teknolojilere yatırım yapmakla ve çevre bilincine sahip politikalarla, düşük enerji kullanan yapıların himayesiyle, ekonomik teşviklerle ve yaşam tarzlarının değiştirilmesiyle mümkün olabilecektir.

## SEL TEHLİKESİ VE KARBON SALIMLARI



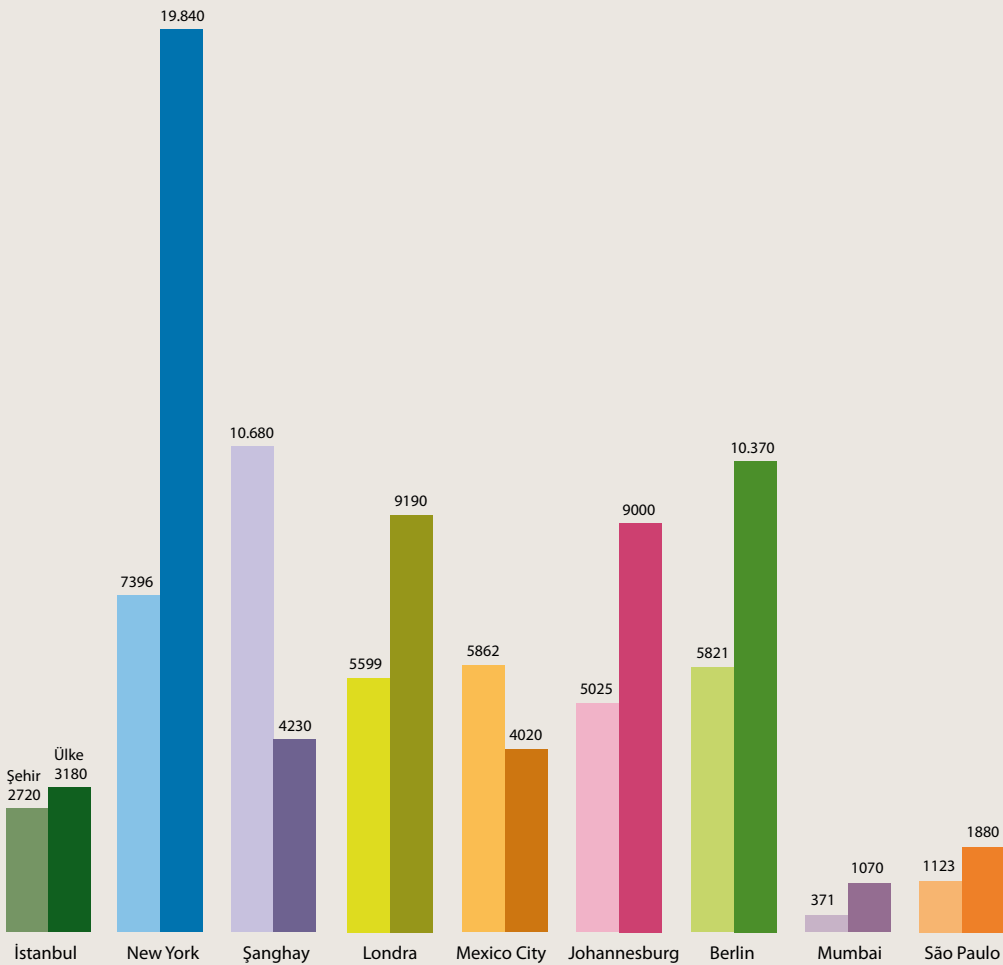


## KENTLER VE ÜLKELER BAZINDA GSYH (MİLYAR US\$)



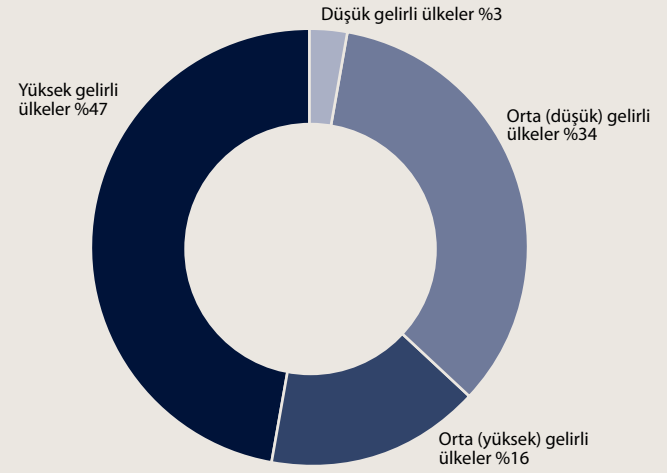
Yukarıdaki grafik, bugünkü kurdan US\$ ile hesaplanmış olan gayri safi yurt içi hasılların, Urban Age kentlerinde 1993 ve 2008 yılları arasında kentsel ve ulusal bakımlardan geçirdiği değişimi gösteriyor. İstanbul hakkında sadece 2001'e ait data mevcut. O tarihte İstanbul Türkiye'nin gayri safi yurt içi hasılasına yüzde 20 oranında katkı yapmaktaydı, 2008 değeri yüzde 22 olarak tahmin edildi, 2001 ile 2008 arasındaki değişimin ise ortalaması alındı. Gene de, bu kentlerin ekonomik performansları, içinde bulundukları ülkelerin durumunu yansıtıyor, New York ve Londra'nın ekonomik ağırlığı ise açıkça görülüyor: her ikisi de Güney Afrika'dan çok daha fazlasını üretiyorlar, New York, 1990'ların sonunda Meksika kadar, yirmi birinci yüzyılın başlarında ise Hindistan kadar üretmiş. Şanghay ve İstanbul en hızlı büyüyen ekonomiler, Johannesburg ve Berlin'i geçmişler, şu anda da São Paulo ile aynı durumdalar. Mumbai, New York'tan daha fazla nüfusa sahip olmasına rağmen, 20 kat daha az zenginlik üretiyor ve sel felaketi sonucunda çok daha fazla ölüm oranı tehlikesi ile yüz yüze.

## KARBON SALIMLARI (KİŞİ BAŞINA DÜŞEN KG)

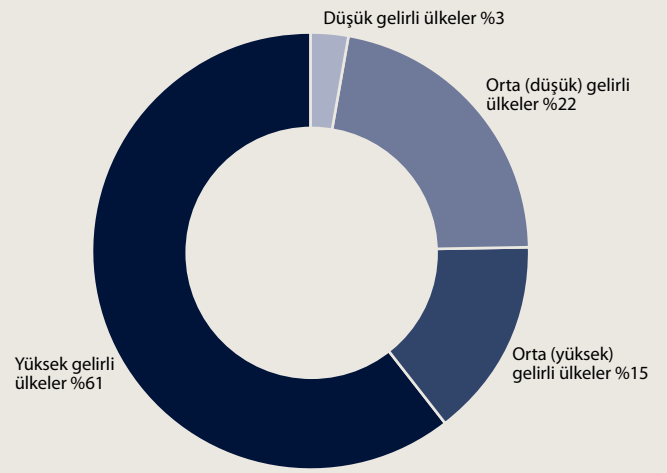


Bu şema, Urban Age kentlerinde kişi başına düşen CO<sub>2</sub> salımını ve bulundukları ülkelere göre durumlarını gösteriyor. İstanbul, São Paulo ve Mumbai (Maharashtra eyaletinde yaşayanların salımlarıyla temsil ediliyor) New York ve Şanghay'ın çok yüksek düzeylerine kıyasla kişi başına en az CO<sub>2</sub> salan kentler. Mexico City, Londra, Johannesburg ve Berlin'in kişi başına karbondioksit salımları birbirine yakın miktarlarda ve nispeten yüksek düzeyde. Ancak, bu kentler, içinde bulundukları ülkelere göre çok farklı bir durum göstermektedirler. Şanghay'da yaşayanlar sıradan bir Çinli'den yüzde 250 daha fazla salınım yaparken, Mumbai ve New York'ta yaşayanlar sıradan bir Amerikalı ile Hintli'nin salımının sadece üçte birini üretiyorlar. Londra, Johannesburg, Berlin ve São Paulo, içinde bulundukları ülke halklarından daha idaretiler, ülke çapında kişi başına düşen salınım ortalamasının sadece yüzde 60'ını üretiyorlar.

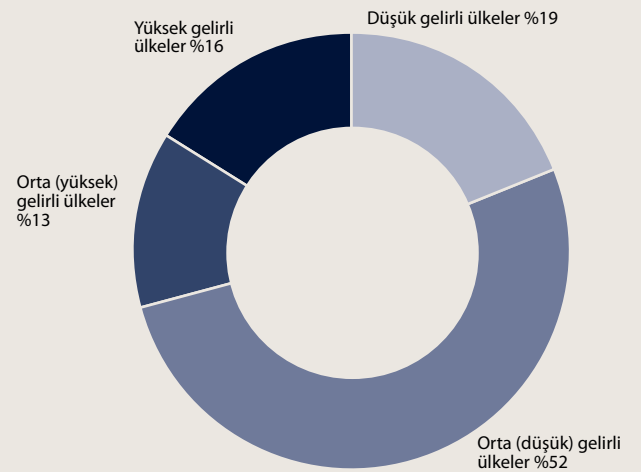
## KARBON SALIMLARI



## SERVET



## NÜFUS



Bu üç dairesel grafik, düşük gelirli ülkelerde, orta gelirli ülkelerde (düşük ve yüksek) ve yüksek gelirli ülkelerdeki küresel CO<sub>2</sub> salımı, servet ve nüfus dağılımını gösteriyor. Bu dört sınıflandırma, her ülkenin 2008 yılında kişi başına düşen gayri safi yurt içi hasılası uyarınca Dünya Bankası tarafından belirlendi. Düşük gelirli ülkelerin gayri safi yurt içi hasılası 975 dolar ya da altında iken, düşük orta gelirli ülkelerinki 976 dolar ile 3855 dolar arasında, yüksek orta gelirli ülkelerinki 3856 dolar ile 11.905 dolar arasında, yüksek gelirli ülkelerin gayri safi yurt içi hasılası ise 11.906 dolardan fazla. Bu gruplamalar, farklı ekonomik gelişim evrelerindeki ülkeler ile bunların çevreye etkileri arasındaki ilişkileri göstermekte. Örneğin düşük gelirli ülkeler – Bangladeş, Somali, Nijer ve Vietnam gibi) dünya nüfusunun beşte birini oluştururken, dünyanın CO<sub>2</sub> salımına sadece yüzde üç katkı yapıyorlar. Düşük orta gelirli ülkeler grubuna giren Hindistan ve Çin gibi ekonomi santrali gibi çalışan ülkeler dünyanın zenginliğinin sadece dörtte birine katkı yaparken, küresel karbon salımına olan katkıları üçte bir. Aralarında Brezilya, Meksika, Güney Afrika veya Türkiye gibi ülkelerin bulunduğu orta üst gelirli ülkelerin karbon salımı (yüzde 16), zenginlik (yüzde 15) ve nüfus (yüzde 13) payları daha oranlı. En çarpıcısı gösterge de şu; dünya nüfusunun yarısı orta gelirli ülkelerde yaşarken (alt ve üst orta birlikte), toplam CO<sub>2</sub>'nin yarısını salıyor, ancak bu ülkelerin dünyanın zenginliğine olan katkıları yüzde kırkın altında. Doğal olarak Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve Almanya gibi yüksek gelirli ülkeler dünya nüfusunun küçük bir yüzdesini barındırırken, küresel zenginliğe yüzde 60 katkı yapıyorlar ve toplam CO<sub>2</sub>'nin yarısını salıyorlar.



# KENTLERİN AYAK İZLERİ

Bu haritalarda, meskun alanları gri ile gösterilen dokuz dünya kenti, aynı ölçekte çizilmiştir (200x200 km). Haritaları çizirken herhangi bir binanın ya da yapının kesin yerlerini belirlemek için uydu görüntüleri kullanılmıştır. Haritalar, bu metropoliten bölgelerdeki kentsel yayılmaya dair doğru ve güncellenmiş bir bilgi sağlamakta, küresel kentlerin yayıldıkları saha boyunca yeni yerleşim modellerine dair perspektifler sunmaktadırlar.

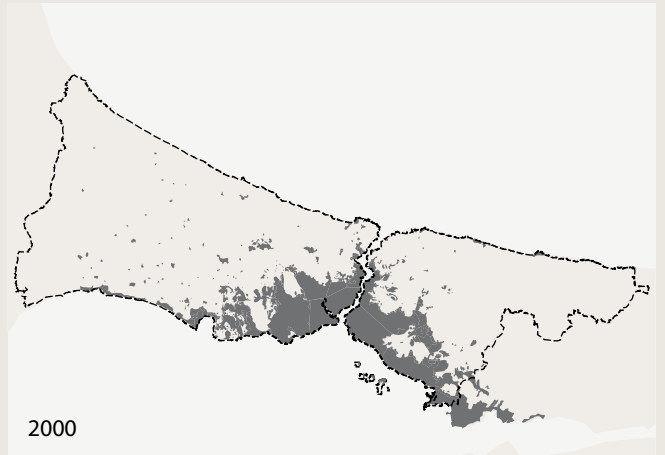
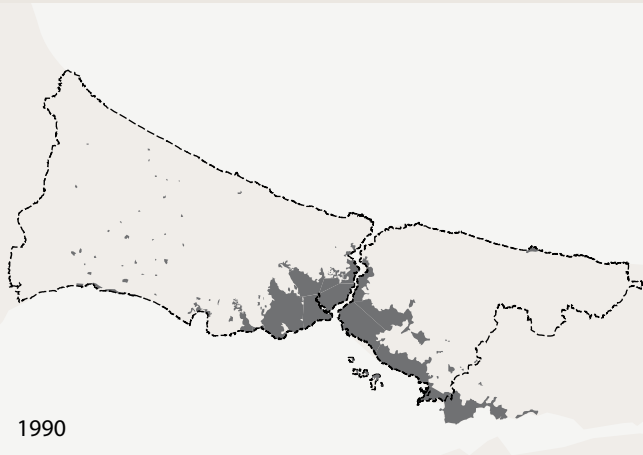
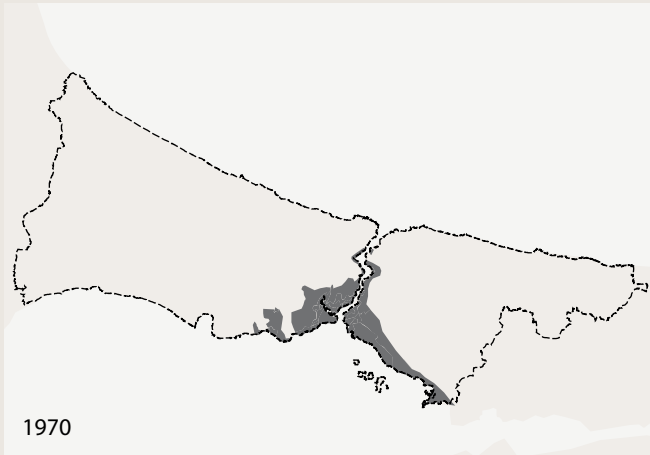
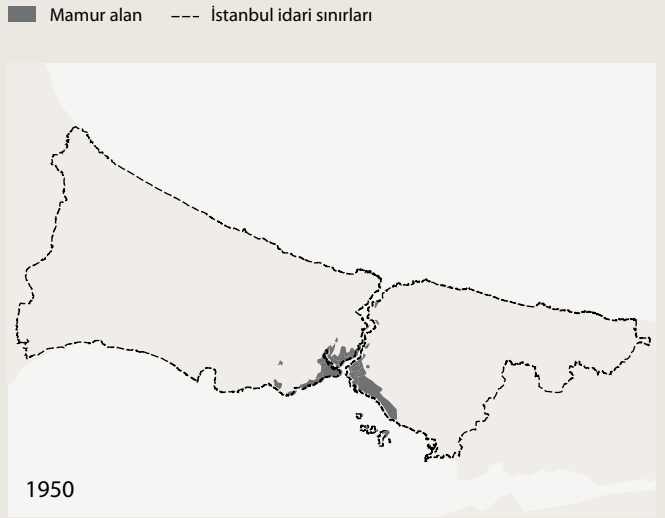
Karşımıza hemen iki fenomen çıkmaktadır. İlki, bazı kentler arasındaki idari sınırlar ile halkın çoğunluğunun yaşadıkları ve çalıştıkları yerler arasında açıkça görülmekte olan uyumsuz diziliştir. Bu durum kentler dinamik oldukları halde, kent yönetiminin statik kalışını vurgulamaktadır. Kentler büyürken, kentin işlevsel büyüklüğü bakımından, belediye sınırları giderek geçersizleşmiş ve temsil yeteneğini yitirmiş görünmektedir. Bu durum, çok geniş idari sınırlarının yapılaşma bölgelerinin neredeyse tamamının kapsandığı İstanbul ve Şanghay için geçerli değilken, Urban

Age kentlerinin çoğu, belediye sınırlarının dışına taşmıştır. En uç örnekler Mexico City, New York, São Paulo ve Mumbai’dir. Bu dört kentte, belediye idareleri, metropoliten nüfusun sadece sırasıyla yüzde 44, 46, 57 ve 65’ini kapsamaktadır. Yani Mexico City’de, Mexico kentinin belediye başkanı kentin fonksiyonel metropoliten bölgesinde (bu bölge Mexico eyaletinin de bazı kısımlarını içermektedir) yaşayan 19 milyon kişinin sadece 8,8 milyonuna karşı sorumludur. Diğer yandan, Londra, son elli yıldır etkili bir kentsel sınır olarak görev yapan ve yoğun bir nüfusu olan Güney Doğu bölgesi ile de entegrasyonunu engellemeyen ‘Yeşil Kuşak’ – bu kuşak periferi çevresindeki beyaz daire tarafından belirleniyor – politikasının etkililiğini ortaya koyuyor. Berlin ve Johannesburg da yapılaşmış bölgeler ile belediye sınırları arasında yakın ilintiyi gösteren şehirler.

İkinci önemli bulgu ise, kentlerin coğrafi durumlarına ve değişen nüfus yoğunluklarına çözüm olarak geliştirdikleri ‘toprak kullanım’ durumlarında görülen aşırı farklılıklar. São

Paulo ve Şanghay’la hemen hemen aynı nüfusa sahip olan Mumbai, Umman Denizi ile Thane Deresi arasındaki doğal sınırların arasında yerleşiktir, yoğun nüfusu görece daha dar bir alana sıkışmıştır. Diğer yandan São Paulo, bulunduğu yüksek plato boyunca yatay olarak, doğal alanlara ve su kaynaklarına tecavüz ederek genişlemiştir. Aynı model Mexico City ile New York’un metropoliten alanlarında da gözlemlenmektedir. Şanghay’da ise, bu Asyalı mega kent’in merkezini radyal yollar boyunca kurulmuş “uydu kentler”in beslediği, Huang-Po nehrine yakın merkezi alanlarda ise imar yoğunlaşmasının görüldüğü bir model söz konusu. Tarihsel olarak İstanbul’un yayılması Boğaz’ın Asya ve Avrupa yakalarının içlerine doğru gerçekleşti, şu anda ise vilayetin yüzde 16’sı civarında bir alanı kapsamakta.

## İSTANBUL'UN KENTSEL YAYILIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ



## MESKUN BÖLGE ALANI

	İDARİ BİRİMLER	BELEDİYE SINIRLARI (KM <sup>2</sup> )	MESKUN BÖLGE %	METROPOLİTEN BÖLGE (KM <sup>2</sup> )	MESKUN BÖLGE %
<b>İSTANBUL</b>	39 ilçe	5343	%16	5343	%16
<b>NEW YORK</b>	5 boroughs	833	%88	27.065	%13
<b>ŞANGHAY</b>	18 districts	6341	%18	6341	%18
<b>LONDRA*</b>	33 boroughs	1572	%53	28.030	%7
<b>MEXICO CITY</b>	16 delegaciones	1484	%36	4979	%25
<b>JOHANNESBURG*</b>	11 regions	1644	%18	17.010	%5
<b>BERLİN</b>	12 beziirke	892	%38	5370	%11
<b>MUMBAİ</b>	24 wards	438	%53	4355	%15
<b>SÃO PAULO</b>	31 subprefeituras	1525	%56	7944	%21

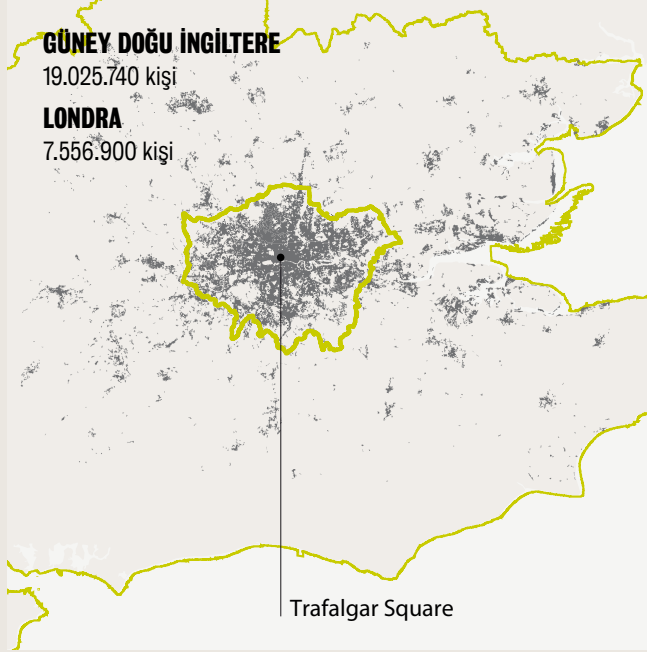
\* Londra ve Johannesburg anlatılan duruma denk düşen metropoliten bölgelere sahip değiller, burada Güney Doğu İngiltere ve Gauteng Vilayeti ile ilişkileri ile yer aldılar.

Bu grafikler, İstanbul’un meskun bölgelerinin on beşinci yüzyıldan 2000 yılına kadar nasıl genişlediğini göstermekte. Osmanlı çağının son dönemlerinde, kent Boğaz’da yer alan tarihi yarım adadan gelişmeye başladı. 1950’lerde, meskun bölgeler Doğu-Batı aksı boyunca genişledi ve Anadolu yakasında Marmara denizi kıyılarını kapsadı. 1950 ile 1970 arasında ise, büyük ölçekli iç göçün ilk dalgası, periferideki geniş alanların gecekondü (kaçak) yapılaşmaları ile işgal edilmesine yol açtı. Sanayinin gelişmesi göçü teşvik etmeye devam etti ve 1990 yılından itibaren kontrol dışı imar nedeniyle orman ve su kaynakları tehdit edilmeye başlandı, bu durum Boğaz üzerine kurulan iki köprü ile daha da arttı. 2000 yılında meskun bölgeler Avrupa ve Asya yakalarının daha da dışına doğru yayıldı. Bu son yayılmanın önemli bir bölümü, hem kent nüfusunun varlıklı kesimleri için yapılan güvenli sitelerle hem de orta sınıfları için yapılan toplu konutlarla ilişkilendirilebilir.

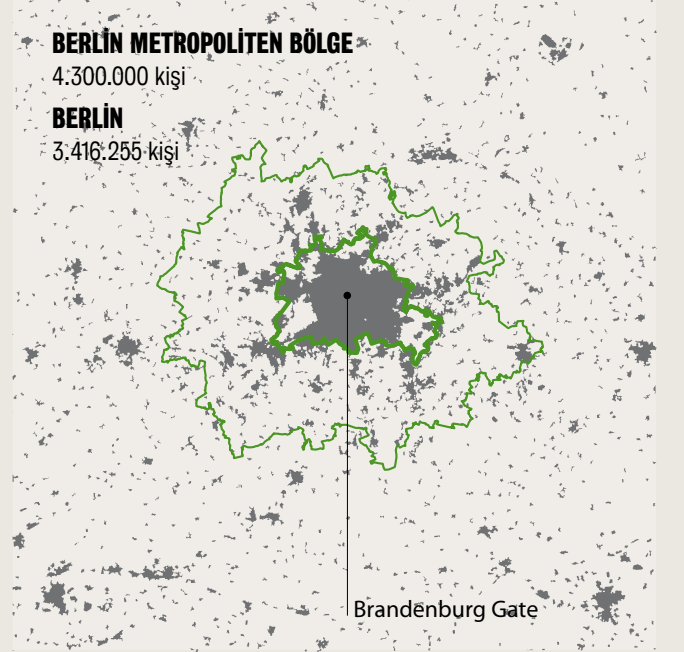




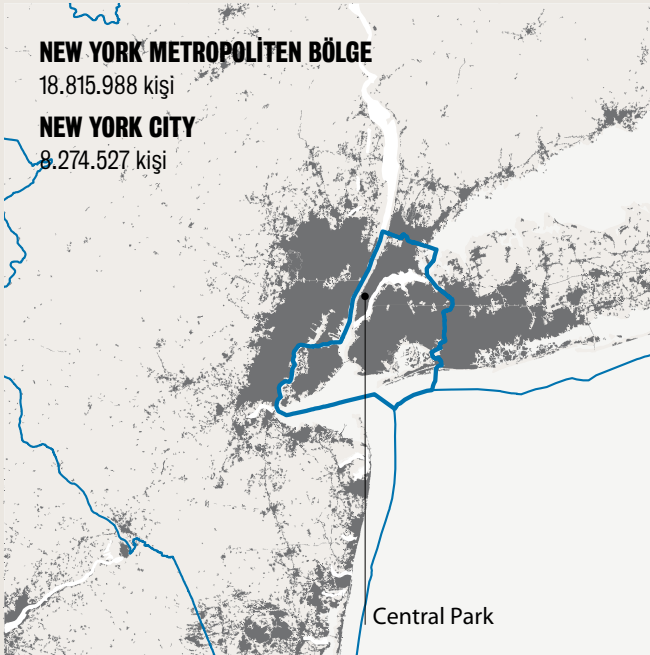
## İSTANBUL



## LONDRA



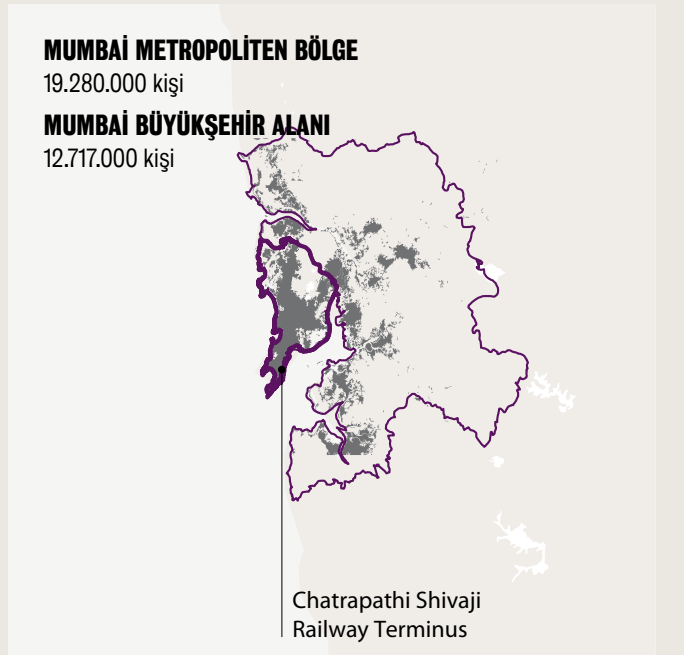
## BERLİN



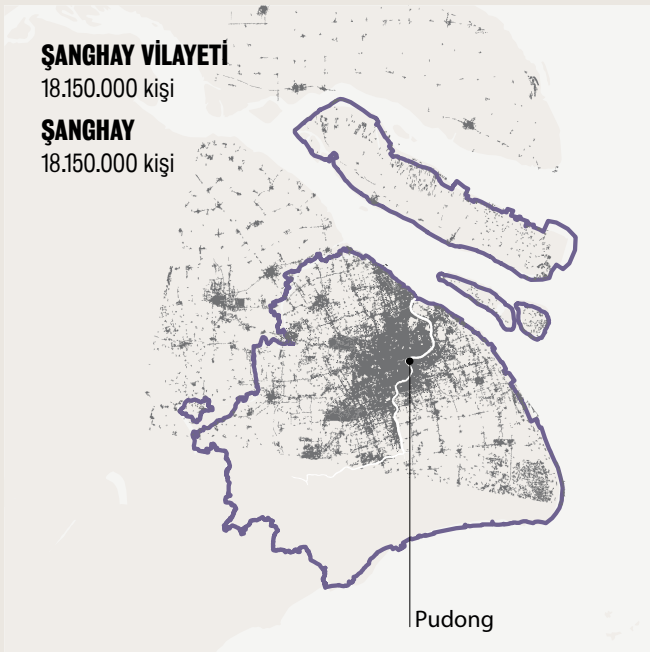
## NEW YORK CITY



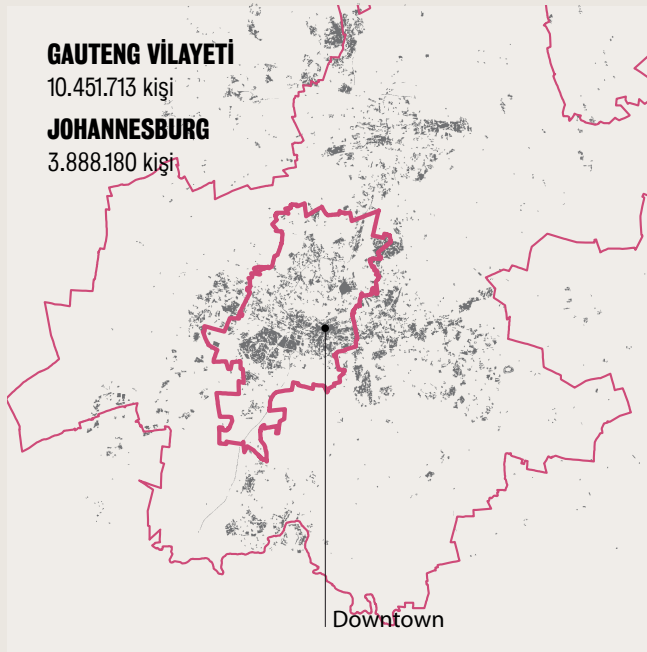
## MEXICO CITY



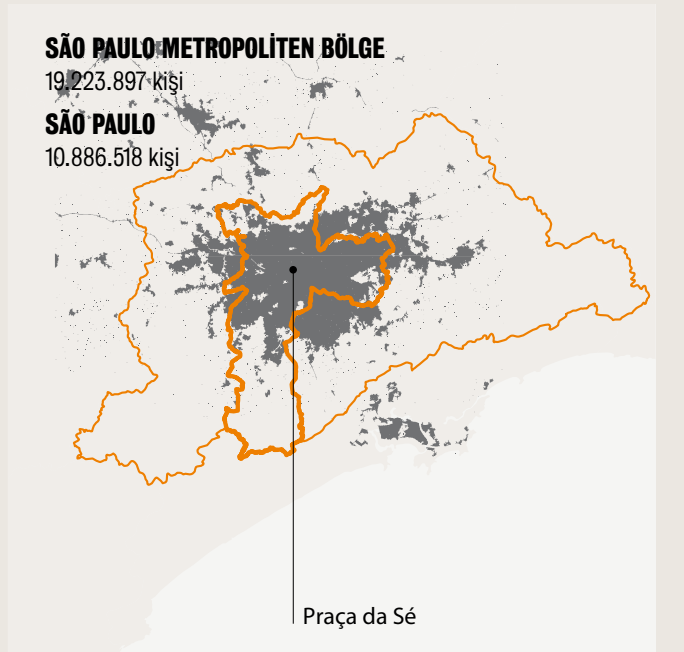
## MUMBAİ



## ŞANGHAY



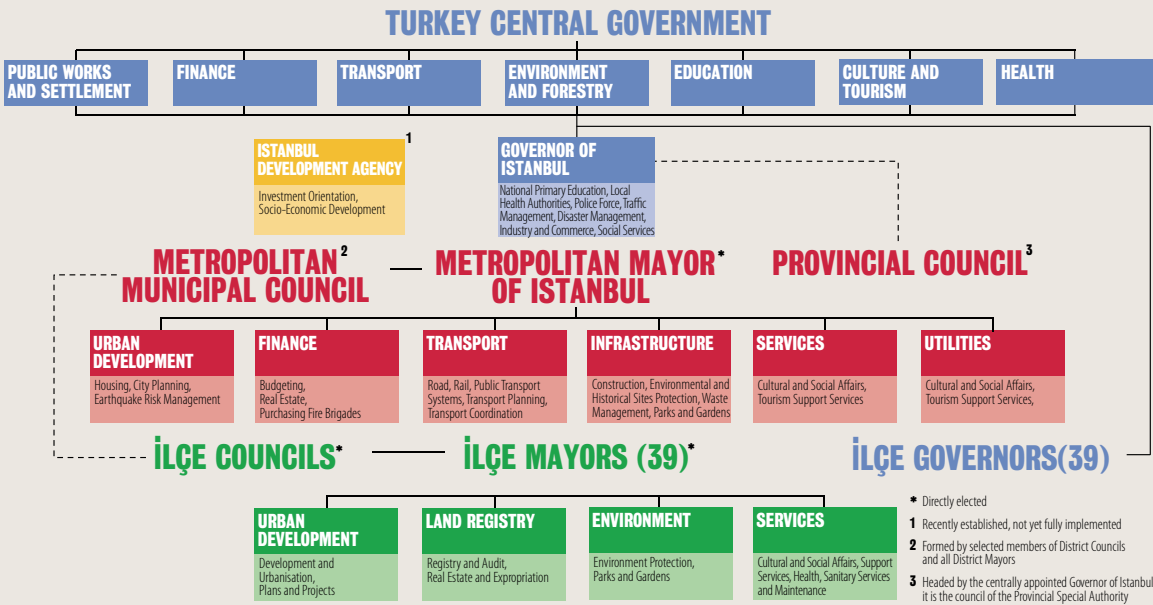
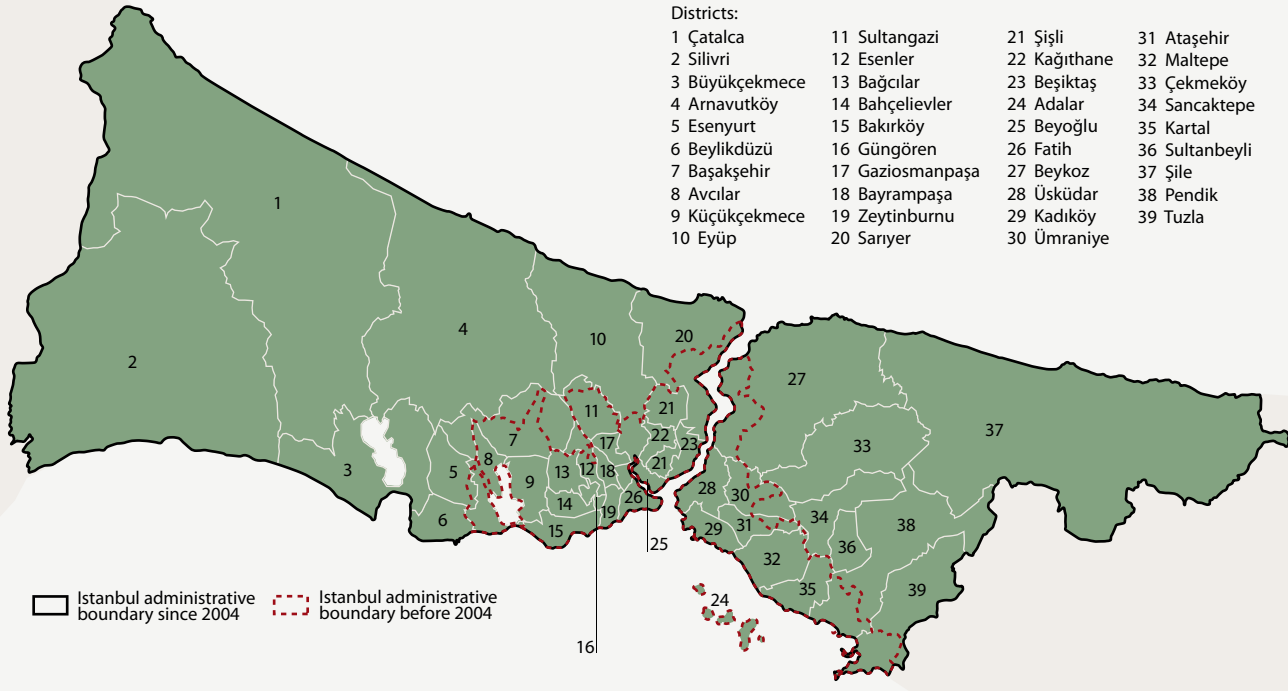
## JOHANNESBURG



## SÃO PAULO



# KENTLERİN YÖNETİŞİMİ



— nizami düzenlemeler dahil yürütme yetkileri  
- - - kısmi yetkiler

■ Ulusal düzey  
■ Eyalet düzeyi  
■ Şehir düzeyi  
■ İlçe düzeyi

## İSTANBUL

İstanbul, üniter ve ulusal bir çerçeve içerisinde, sağlık, temel eğitim, polis, kimi konut projeleri ve şehirler arası ulaşım gibi temel yönetsel fonksiyonların, başkent Ankara’da bulunan bakanlıklar tarafından sağlandığı bir yönetim yapısına sahiptir. Bakanlıkların kentteki temsilcilikleri, doğrudan merkezi hükümet tarafından atanan bir vali tarafından koordine edilir. Bunun da ötesinde, Özelleştirme İdaresi, Toplu Konut İdaresi gibi (her ikisi de doğrudan Başbakanlık’a bağlıdır) yönetsel yapılar ve Ulaştırma Bakanlığı, kentteki önemli projeler üzerinde önemli ölçüde söz sahibidir. Türkiye’deki en önemli siyasi kişiliklerden biri de İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanı’dır. Büyükşehir Belediye Başkanı, beş yıllık bir dönem için kent halkı tarafından doğrudan seçilir ve idari iktidarını kentin 39 adet olan ilçe belediyelerinden seçilen üyeler ve İlçe Belediye Başkanları’nın oluşturduğu Belediye Meclisi ile paylaşır. İlçe Belediye Başkanları da, doğrudan seçilirler ve İlçe Belediyeleri’ne başkanlık ederler. İBB, aralarında kentsel planlama, ulaşım, konut ve çevresel hizmetlerin de bulunduğu önemli hizmetlerden ve geniş bir bütçeden sorumludur.

Ancak, İstanbul’un yönetimi sadece belediye ve merkezi hükümet düzeylerinde gerçekleşmemektedir. Türkiye’de son dönemlerde, kısmen Avrupa Birliği uyum sürecinin de gerekleri doğrultusunda, içlerinde İstanbul Kalkınma Ajansı’nın da bulunduğu, belediye ile merkezi yönetim arasında koordinasyona yardımcı olan ve geniş ölçekli kentsel projelerin bütçelendirilmeleri ve planlanmalarında kentsel aktörler arasında koordinasyon sağlama amaçlı 26 adet bölgesel birimler kurulmuştur. Buna ek olarak Türkiye’nin her kentinde, aralarında çevre düzeni planı hazırlanması gibi sorumluluklara da sahip olan il özel idareleri bulunmaktadır. Ancak İstanbul’da çevre düzeni planı hazırlama sorumluluğu, Büyükşehir Belediye’sine devredilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin idari sınırları, 2004 yılında, daha geniş olan vilayet sınırlarına denk düşecek şekilde genişletilmişti. Belediye sınırları, 1831 km<sup>2</sup>’lik bir bölgeden 5343 km<sup>2</sup>’lik bir bölgeye genişletildi ve İstanbul dünyanın kent düzeyindeki, en büyük idari birimlerinden biri haline geldi. Vilayet otoritesi ile Büyükşehir otoritesinin yetkilerinin bu şekilde örtüşmesi sonucunda, Büyükşehir Belediye başkanının gücü önemli ölçüde artarken, İl Özel İdaresi’nin yetkileri daraldı.

Büyükşehir Belediye Başkanı, belediye birimleri içinde kentin çevre düzeni planını geliştirecek olan departmanlar arası koordinasyonunun sağlanması amacıyla, 2005 yılında İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi’ni (İMP) kurdu. İMP, Büyükşehir Belediyesi’nin iştiraklerinden biri olan BİMTAŞ şirketi tarafından finanse edilir. İlk başlarda, 400 uzman, öğretim üyesi ve belediye çalışanlarının çalıştığı İMP son yıllarda küçülmüştür.

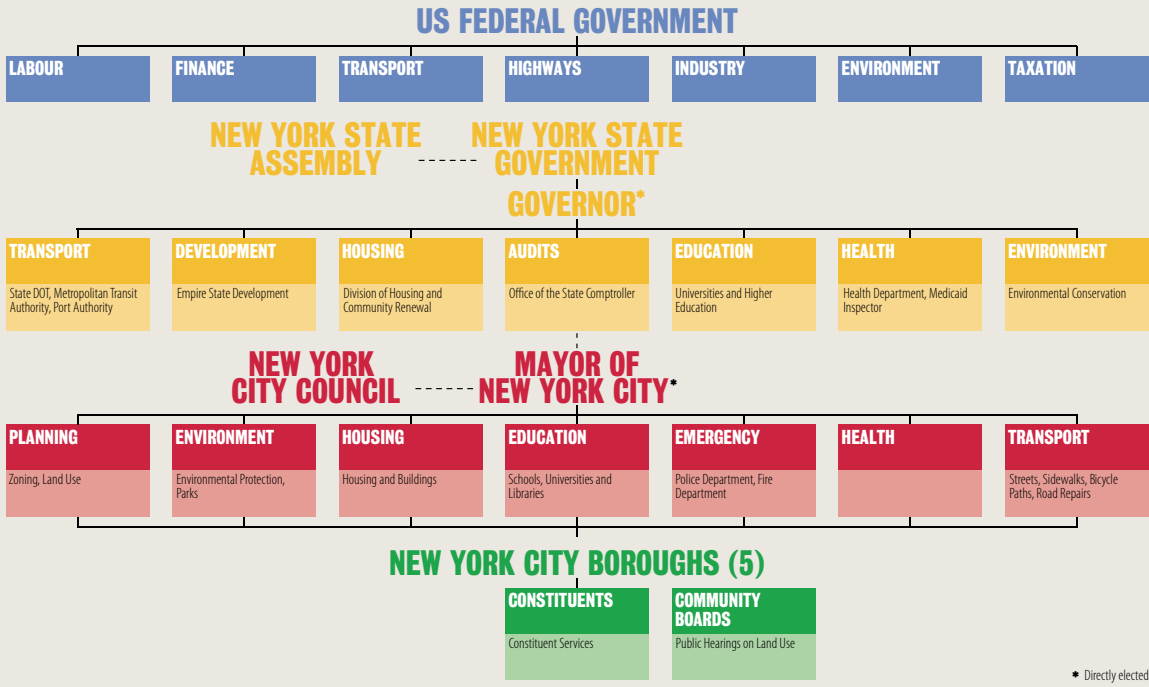
Yerel düzeyde, İstanbul ilinin idari coğrafyası 2008 yılında, alt idari birimler olarak, sadece ilçeleri kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. 41 belde belediyesinin kaldırılması ve Eminönü ilçesinin de Fatih ilçesine bağlanması (böylece şu anda tarihi yarım adanın tamamında tek bir ilçe otoritesinin yetkisi bulunmaktadır) ile oluşan 8 yeni ilçe ile birlikte ilçe sayısı 39’a çıkarılmıştır.

## SÃO PAULO

São Paulo kenti doğrudan seçilen bir belediye başkanı tarafından, São Paulo eyaleti ise, doğrudan seçilen bir vali tarafından yönetilir. São Paulo’nun belediye sınırları ile kentin yayılımı arasındaki uyumsuzluk nedeniyle, bu iki düzeyin birbirleriyle yakın ilişki içinde çalışması gereği ortaya çıkmıştır. Ulaşım konularındaki sorumluluk şöyledir; kentsel ulaşım sisteminin bir kısmını belediye yönetimi kontrol ederken, eyalet ise metropolitan bölge boyunca entegre ulaşım planlamasından sorumludur. Konut konusunda ise, her iki düzey de belli sorumluluklar çerçevesinde konut girişimlerinde bulunmaktadırlar. Güvenlik, ordu ve sivil polis gücü Eyalet yetkisinde bulunmaktadır, ancak Belediye yetkisi altında bir yerel polis gücü de vardır. Eğitim alanında, sorumluluk kent ve eyalet yönetimleri arasında bölüştürülmüştür, sağlık alanında kurumsallaşmış bir yönetim yapısı sorumlulukları federal, devlet ve yerel yönetimler arasında paylaşır. Bir üçüncü ademi merkezi düzey, belediyeye bağlı olarak bulunmaktadır: 31 adet *subprefeitura*, halkla kurulan ana ilişki noktalarıdır. Bunlar yerel kamu hizmetlerini yönetirler, bazı planlama ve ulaşım sorumluluklarını üstlenirler.



Bu beş şema, İstanbul, São Paulo, New York, Londra ve Mumbai’de yönetim yapılarının nasıl örgütlendiklerini göstermekte. Şemalar, her kentin içinde temel sorumlulukların nasıl örgütlendiğini kabaca göstermek, merkezi, eyalet ve yerel yönetim düzeyinde üstlenilen temel işlevlerden bazılarını tanımlamak amacıyla yapıldılar. Şemalar kıyaslama yapmayı sağlayacak bilgiler içermekle birlikte, ayrıntılı sorumluluk sistemlerine dair eksiksiz bilgi verme amacını taşımamaktadırlar, eksiksiz bilgi verebilmek, ancak kentlerin teker teker ve kapsamlı bir şekilde ele alınarak açıklanabilmesi ile mümkündür.



## NEW YORK

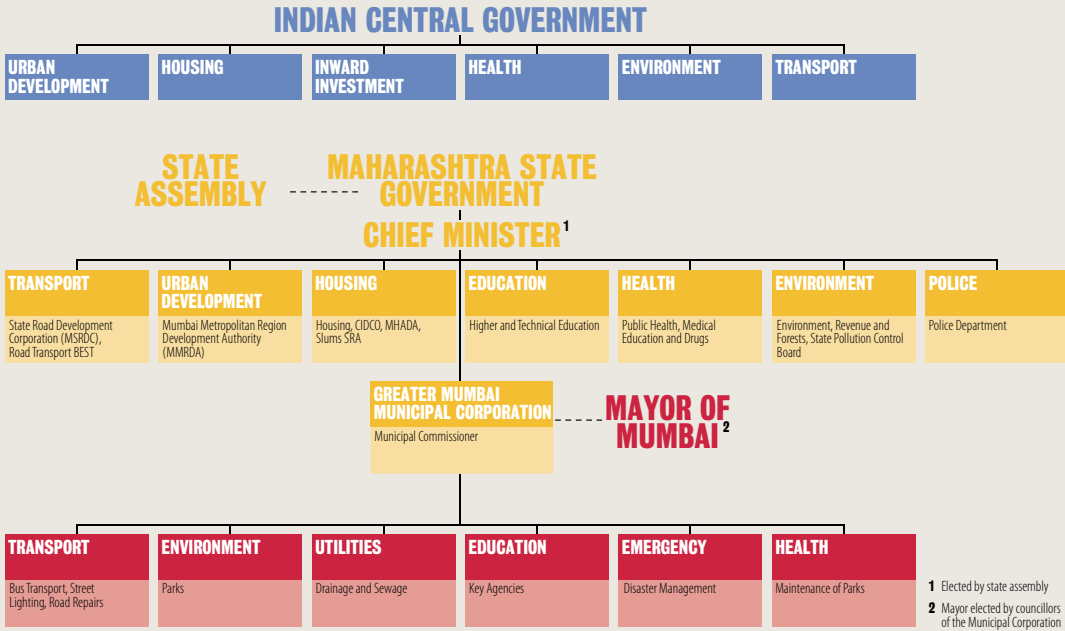
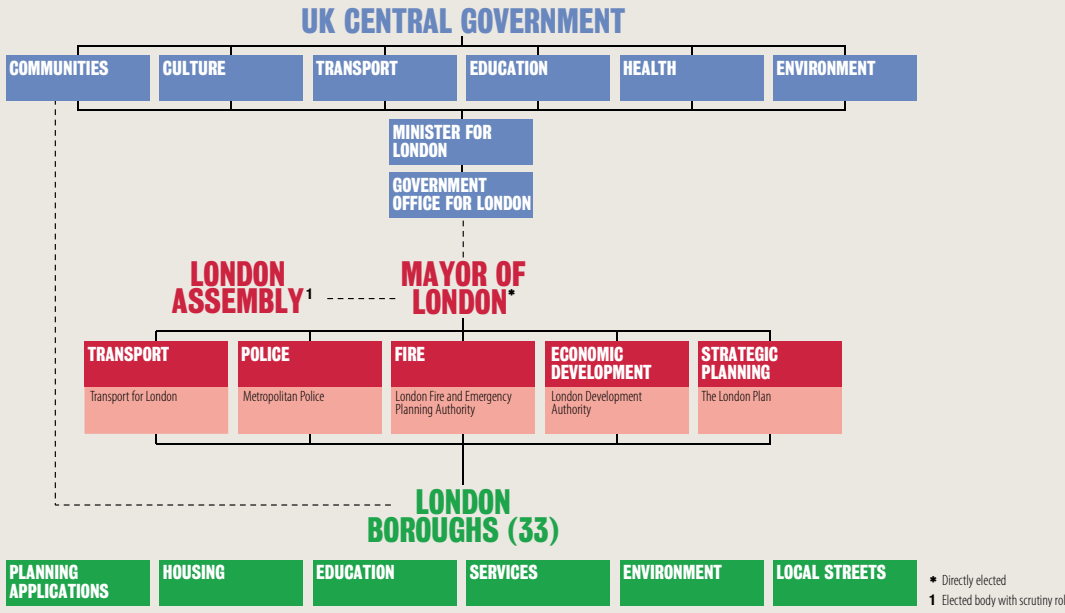
New York Kenti’nin yönetimi eyalet düzeyi (Federal New York Eyaleti) içinde bulunan bir yasama yapısı ile çalışır. Amerika Birleşik Devletleri’nde federal hükümetlerin kentlerin faaliyetleri üzerinde doğrudan bir yönetim gücü ya da yasama yetkisi yoktur ama federal kurumlar ülkenin her yerinde çalışır. Ancak, yönetimin eyalet düzeyi hem yasa koyucu olarak hem de bütçe denetimi yetkisine sahip olduğu için önemlidir. Eyalet ana ulaşım sistemlerini işletir, kentin havaalanlarının ortağıdır ve kentin ekonomik yatırımlarının bazı unsurlarına nezaret eder. Bu çerçevede içinde bulunan kent uluslararası standartlarda güçlüdür: New York Belediye Başkanı, Amerika Birleşik Devletleri’nin en önemli seçilmiş yetkililerinden biridir. Buna rağmen, yerel yasaların yapılması Belediye Meclisi’nin sorumluluğundadır. New York Kenti yönetimi, halkın eğitiminden, kamu hastanelerinden, sosyal yardımlardan, çevreden, planlamadan ve yerel ulaşımın bir kısmından sorumludur. New York’ta beş idari bölge (*borough*) bulunmaktadır. Bunların her birinde seçimle gelen bir idari bölge başkanı bulunur. İdari bölge başkanları her hangi bir hizmet yükümlülüğü taşımadıkları halde, kendilerine danışılma hakkına sahiptirler. Mahallelere danışmanlık yapmakta olan ve haklarını savunan 59 adet Toplum Kurulu görev yapar.

## LONDRA

Londra’nın yönetimi görece merkezileşmiş, üniter devlet içinde çalışır. Bazı merkezi departmanlar kent içinde sorumluluklar üstlenirler, bunların arasında sağlık, banliyö demir yollarının düzenlenmesi ve ana planlama kararları üzerindeki nihai karar yetkileri bulunmaktadır. Merkezi hükümet, belediye başkanı ve kentin idari bölümleri (*borough*) üzerinde bazı düzenleyici yetkilere sahiptir. Londra Belediye Başkanı, bazı önemli kent hizmetlerinden, özellikle kamu taşımacılığından ve mekansal planlamadan sorumlu seçilmiş bir yöneticidir. Belediye başkanı doğrudan seçilmiş, ama yasama yetkisi olmayan bir meclis tarafından denetlenir. Londra’da 32 idari bölge (*borough*) meclisi bulunur, bunların sorumlulukları arasında okullar, sosyal yardım, çevre, yerel ulaşım ve planlama bulunmaktadır. Birleşik Krallık sermayesinin finans ve işletme merkezi olan City of London (Londra’nın merkezindeki, özerk idari birim), bir idari bölge kadar iktidar sahibidir ancak bazı ek sorumlulukları vardır. Londra yönetimi, on dokuzuncu yüz yıl sonundan beri zaman zaman bazı reformlar geçirmiştir, bunların en sonuncusu 2000 yılında Londralılar’ın tarihlerinde ilk kez bir belediye başkanı seçmelerine izin verilmesi olmuştur.

## MUMBAİ

Mumbai’nin yönetimi hem ulusal, hem Maharashtra eyalet düzeyi, hem de yerel düzeylerde müdahalelere açık olarak yapılanmıştır. Ulusal hükümet, kente hizmet ve kaynak sağlayan bazı güçlü departmanlara sahiptir. Eyalet yönetimi ise bir Başbakan’ın yönetiminde kent içinde birçok hizmeti sağlayan önemli roller üstlenir. Bunların arasında yollar, konut yapımı, eğitim, sağlık, çevresel hizmetler ve polis gücü bulunmaktadır. Kent yönetiminin başında yetkileri ve iktidarı sınırlı olan, doğrudan seçilmiş bir Belediye Başkanı bulunur. Gerçek yürütücü iktidar, Belediye Denetçisi ile Özel Projeler Sekreteri’nin elinde toplanmıştır. Bunların her ikisi de Maharashtra Eyalet yönetimi tarafından doğrudan atanan devlet memurlarıdır. Eyalet yönetimi, Jawaharlal Nehru Ulusal Kentsel Yenilenme Misyonu (Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission – JNNURM) tarafından talep edilen bir Metropolitan Planlama Komitesi kurdu. Eyalet ve kent düzeylerinde sorumluluklarda dikkat çeker ölçüde bir örtüşme yaşıyor. Sonuç olarak, JNNURM’un talebi doğrultusunda, kent yönetimi eyaletten daha az iktidar sahibi.





# YOĞUNLUK

Kentsel yoğunluk, aşağıda 100x100 kilometrelik bir kentsel bölgede km<sup>2</sup> başına düşen insan sayısı ile gösterilmiştir. Yoğunluk geniş ölçüde, topografik kısıtlamaların, toplu taşıma ve diğer alt yapı durumlarının etkisiyle yönelmiştir, ancak her kentin devraldığı kentsel planlama ve imar gelenekleri de bu durumda rol oynamıştır. Yüksek yoğunluk, zaman zaman sadece yoksul ve aşırı kalabalık kentsel çevrelerle ilişkilendirilse de, daha iyi nitelikli hayatları da mümkün kılmış, yürüyüş ve bisiklet yollarının yapılması sayesinde çevresel olumsuzlukları azaltmıştır. Bu tür yüksek yoğunluklu kentsel bölgeler, bir kentin canlılığını daha da artırabilir ve toplu taşımacılık ile diğer temel sosyal imkânları daha da etkili kılabilir.

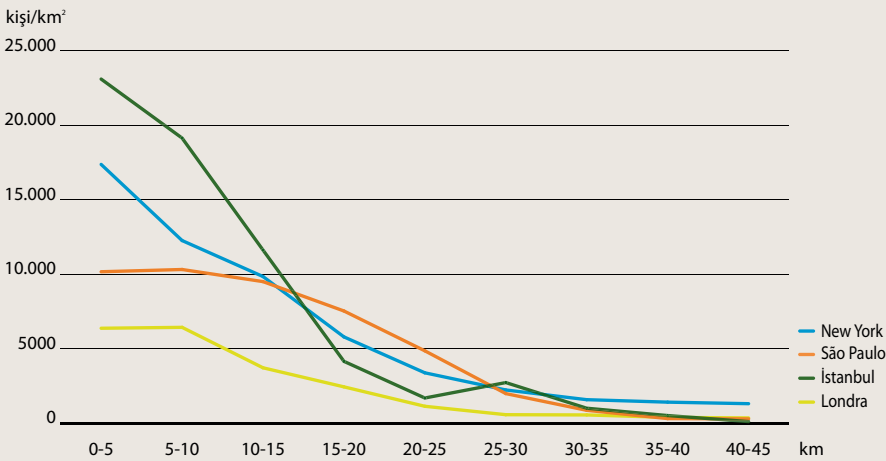
Urban Age kentleri, Mumbai ve Şanghay'ın merkezlerindeki çok yüksek yoğunluktan, Berlin ve Londra'nın daha düşük yoğunluklu gelişme modellerine kadar, birbirlerinden epeyce farklı yoğunluk modelleri göstermektedir. Johannesburg'da, düşük yoğunluklu dağınık yerleşim yerlerinin ortasında bulunan ve artık yerleşim bölgesi olarak kullanılmayan kent merkezinin etrafında sınırlı sayıda

yüksek yoğunluklu alanlar bulunmakta. Bu model New York'ta da geçerli ancak, metropoliten alan düşük bir yoğunluğa sahipken, su yollarının neden olduğu kısıtlamaların Manhattan ve Bronx'un bazı bölgelerinde, ve Brooklyn ve Queens'de nasıl 'mızrak' gibi yükselen bir yoğunluğa yol açtığını da göstermekte.

São Paulo çok merkezli bir kent, toplam yoğunluk modeli bakımından da Mexico City ile benzerlikler taşıyor. Bu iki kentin kentsel biçimleniş bakımından çok farklı olduğu göz önünde bulundurulduğunda ortaya çarpıcı bir benzerlik çıkmakta. São Paulo'nun gökleri, yüksek apartman bloklarının egemenliğinde, Mexico City'ninki ise fasılasız alçak yapılardan oluşuyor. Bu durum, kentin biçiminin ve yoğunluğunun farklı kavramlar olduğunu kanıtlar nitelikte. Daha da ötesi, bu iki kentin benzer yoğunluk profilleri, sık planlanmış alçak yapılaşma durumuna kıyasla yüksek binaların, özellikle de oto yollar ve kullanılmayan boşluklarla çevrelenmiş gökdelenlerin, mutlaka yüksek yoğunluğa yol açmadığını gösteriyor.

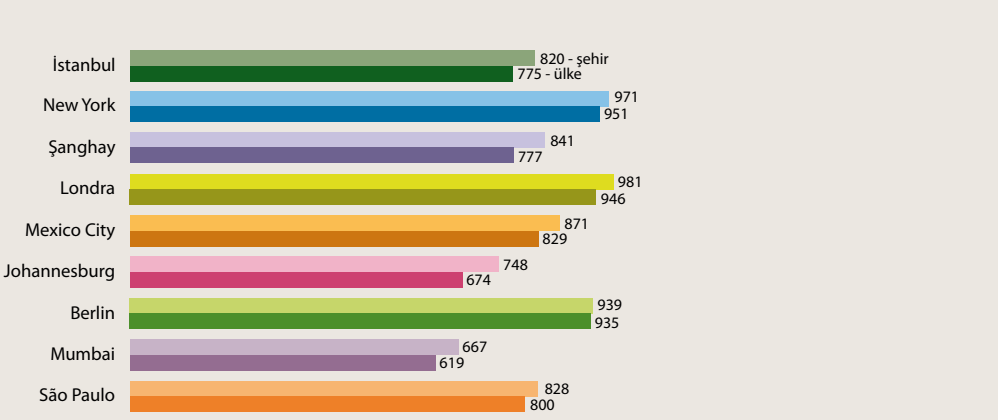
İstanbul'da yoğunluk düzeyi, özellikle de diğer Avrupa kentleri ile karşılaştırıldığında epey yüksek. Kentin yoğunluğunun pik noktası olan km<sup>2</sup> başına 68.602 kişi, Manhattan'ın en uç yoğunluğunun çok üstünde, ayrıca 10 km çapında bir ortalama alındığında, herhangi bir Amerika ya da Avrupa Urban Age kentinden en az yüzde 30 oranında yüksek. İstanbul'un Avrupa ve Asya yakaları da birbirinden çok farklı özellikler göstermekte: Avrupa yakasında yoğunluk düzeyleri önemli ölçüde değişkenken – meskun alanlar içinde en düşük ve en yüksek yoğunluklar burada görülebiliyor – Asya yakası çok daha homojen ve km<sup>2</sup> başına 20.000 kişilik orta düzey yoğunluk egemen.

## KENT MERKEZİNDEN UZAKLIĞA GÖRE YOĞUNLUK DÜZEYLERİ



Yukarıdaki çizgi grafik kent merkezindeki pik noktadan dışarıya, periferiye doğru gidildiğinde yoğunluk düzeylerinin nasıl değiştiğini göstermekte. Grafik, dört büyük kentte yoğunluk bakımından var olan farklılıkların altını çiziyor. New York ve İstanbul'da kent merkezinden 10 km uzaklaşıldığında yoğunluk hızlı ve ani bir şekilde düşerken, Londra ve São Paulo'da yoğunluk düzeyleri daha tecridi bir şekilde azalmakta. São Paulo, yoğunluk düzeylerinin daha sürekli olduğu, yoğunluğun maksimum değerinin yarısına merkezden 25 km'den uzakta düştüğü bir kentken, bu durum New York ve İstanbul'da kent merkezinden kabaca 15 km uzaklaşıldığında ortaya çıkıyor.

## YAŞAM KALİTESİ (İNSANİ GELİŞME ENDEKSİ, HDİ)

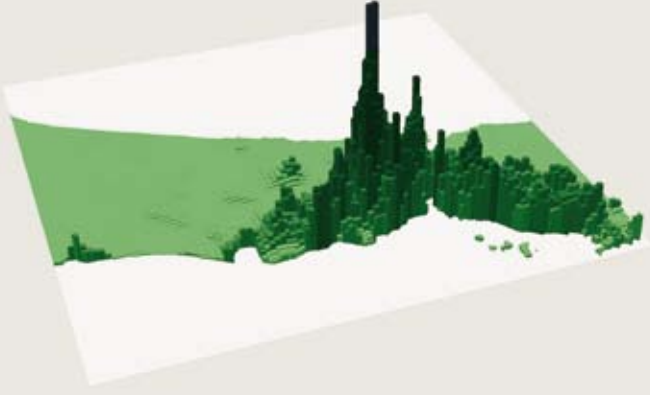
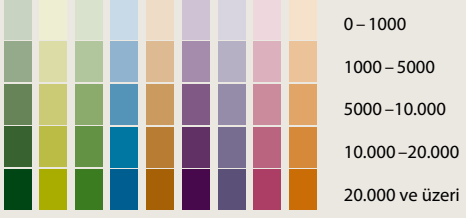
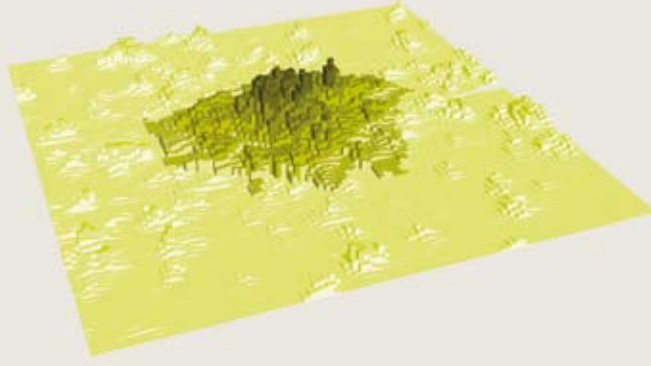
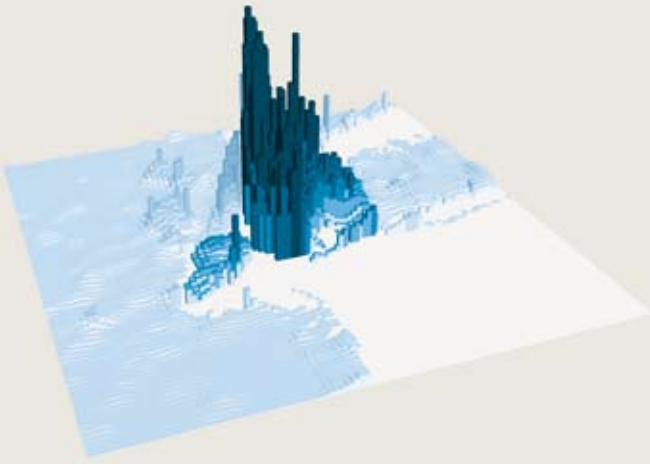
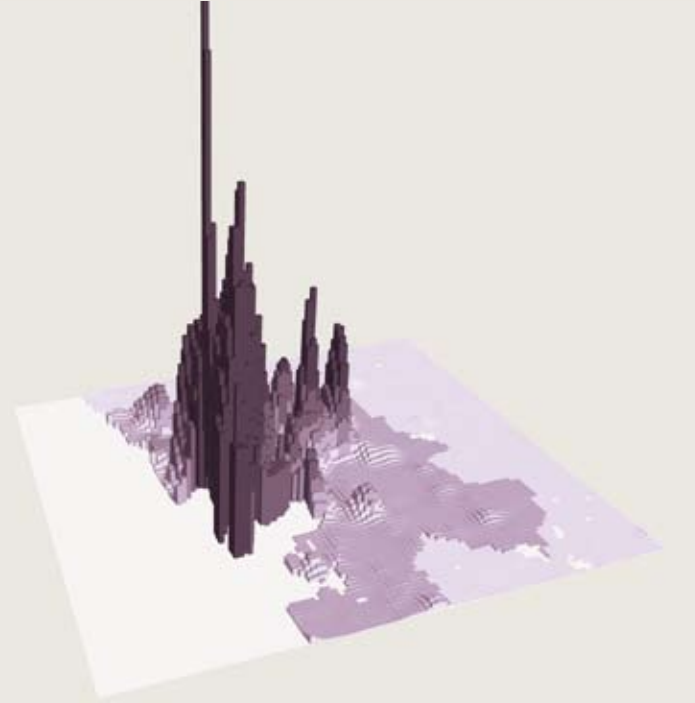
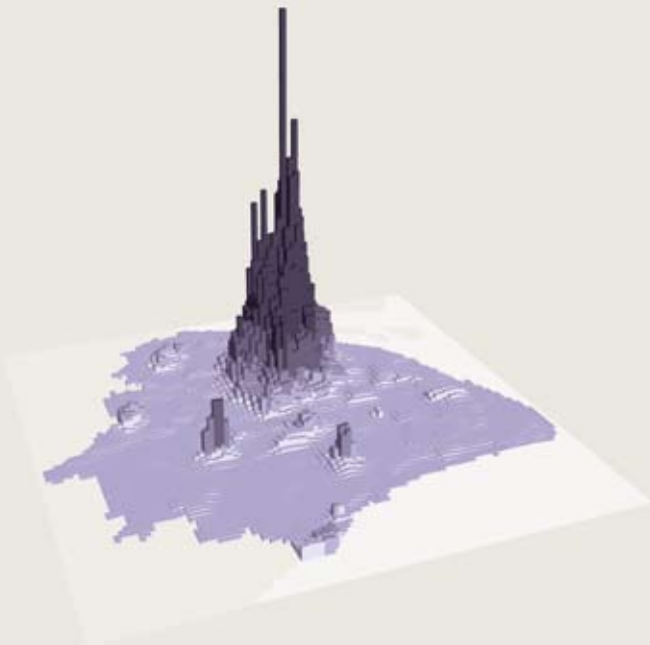


Urban Age kentlerinin tümü, ulusal hinterlandlarına göre daha yüksek bir İnsani Gelişme Endeksi (HDI) sahipler. Yaşam süresi, okur yazarlık oranı, okulluluk oranı ve kişi başına düşen gayri safi yurt içi hasılanın bir araya gelmesiyle oluşan HDI sayısı, her şehirdeki yaşam kalitesine çabuk bir bakış atabilmeyi sağlıyor. Londra, New York ve Berlin en yüksek orana sahip kentler, bunları Mexico City, Şanghay ve São Paulo izliyor. Johannesburg ve Şanghay, ulusal ortalamalarının çok üstünde HDI düzeylerine sahipken, Berlin'deki yaşam koşulları, Almanya ortalaması ile kabaca aynı. İstanbul görece daha düşük bir HDI'ye sahip, bunun bir nedeni kısmen Türkiye'deki eğitim düzeylerindeki cinsel eşitsizlik, yetişkinlerde okur yazar oranı erkeklerde 95,3 iken, kadınlarda sadece 79,6. Bu data, bir kentin yoğunluğu ile yaşam kalitesi arasında doğrudan bir bağlantı olmadığını altını çizmekte. Mumbai en yüksek yoğunluğa ve en düşük HDI'ye sahipken, New York kenti, yüksek yoğunluğun ve yüksek yaşam kalitesinin aynı anda var olabileceğini kanıtlamakta.

## KENTLER VE BÖLGELERİN KONUT YOĞUNLUKLARI (kişi/km<sup>2</sup>)

	PİK SEVİYESİ	MERKEZ BÖLGE (MERKEZ NOKTADAN 10KM'YE KADAR)	BELEDİYE SINIRLARI	METROPOLİTEN BÖLGE
İSTANBUL	68.602	20.116	2376	2376
NEW YORK	53.000	15.361	9551	783
ŞANGHAY	96.200	24.673	2862	2862
LONDRA	17.200	7805	4795	679
MEXICO CITY	48.300	12.541	5877	3796
JOHANNESBURG	38.500	2270	1962	520
BERLİN	21.700	7124	3806	801
MUMBAİ	101.066	34.269	27.348	4090
SÃO PAULO	29.380	10.299	7139	2420



Nüfus Yoğunluğu (kişi/km<sup>2</sup>)**İSTANBUL** PİK 68.602 kişi/km<sup>2</sup>**LONDRA** PİK 17.200 kişi/km<sup>2</sup>**BERLİN** PİK 21.700 kişi/km<sup>2</sup>**NEW YORK CITY** PİK 53.000 kişi/km<sup>2</sup>**MEXICO CITY** PİK 48.300 kişi/km<sup>2</sup>**MUMBAİ** PİK 101.066 kişi/km<sup>2</sup>**ŞANGHAY** PİK 96.200 kişi/km<sup>2</sup>**JOHANNESBURG** PİK 38.500 kişi/km<sup>2</sup>**SÃO PAULO** PİK 29.380 kişi/km<sup>2</sup>



# ULAŞIM VE MOBİLİTE

Kentin biçimlenişinin önemli bir yönlendiricisi olan ulaşım alt yapısı, metropoliten tren ve otobüs yolları boyunca büyümekte olan nüfusun ekonomik fonksiyonlarını ve barınma ihtiyaçlarını merkezileştirir. Toplu taşımacılığın bulunmadığı bir yerde, boşlukları yutan oto yollar egemen olur, bunlar da genelde çok daha dağınık yapılaşma biçimlerine ve, özel araba kullanımının artışı daima yol inşasından daha önde gittiği için, trafik tıkanıklığına yol açarlar. Urban Age kentlerinde ulaşım alt yapısı değişik düzeylerde bulunmakta. En uzun metro sistemleri Londra, New York ve Berlin’de bulunurken, aralarında İstanbul, São Paulo ve Şanghay’ın bulunduğu kentlerde bir çok bölgede raylı sistem veya metro bulunmamakta, dolayısıyla bu kentler en kısa toplu taşımacılık şebekelerine sahip bulunmaktalar. İstanbul’da metro inşaatı halen devam ediyor, finansman sağlandığı halde, var olan 76 km lik metro hattın 2015 yılında 231 km’ye çıkarılması gündemde. Aynı zamanda, var olan Metrobüs (BRT) sistemine yakınlarda 9 km daha eklenerek sistemin toplam uzunluğu 50 km’ye çıkarıldı. Kentin BRT sistemi 2007 yılında açıldı, kendine ayrılmış olan hatta,

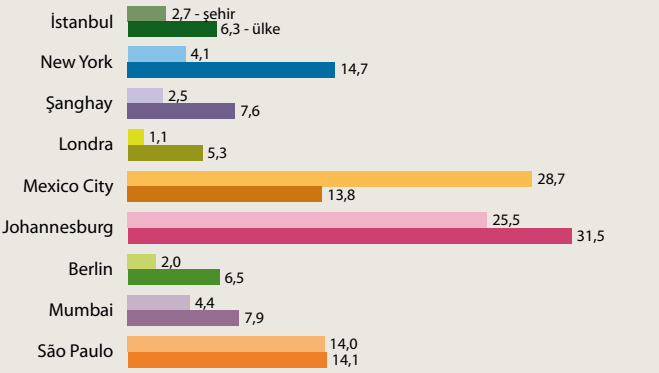
Avrupa yakasındaki Avcılar ile Anadolu yakasındaki Kadıköy arasında Boğaziçi köprüsünü geçerek sefer yapmakta. BRT hattının Avrupa yakasında Avcılar’dan Beylikdüzü’ne kadar uzatılma çalışmaları devam ediyor ve günlük yolcu taşıma kapasitesinin günde 1.700.000 yolcuya ulaşması bekleniyor.

Halkın bu kentlerdeki seyahat şekilleri – istatistiksel dağılım (modal split) – toplu taşıma alt yapısını yerli yerine oturtmakla birlikte, aynı zamanda kentin yerel ekonomik gelişmesini, iklimini ve kentsel biçimlenişini de yansıtmakta. Yürümek, sadece yaya dostu kentlerde egemen ulaşım biçimi olarak ortaya çıkmıyor, aynı zamanda, yüksek kentsel yoğunluk düzeylerinin yarattığı mesafe yakınlığını ya da kamu taşımacılığının veya özel araç kullanımının sınırlılığını da gösteriyor. Bundan dolayı, yaya yolculukları, Mumbai’nin yüzde 56’sının, İstanbul’un yüzde 45’inin ve Johannesburg ve Şanghay’ın yüzde 30’unun başvurduğu bir ulaşım biçimini oluşturuyor. Yaya yolculukları, Londra ve Berlin’de de önemli bir seyahat biçimi (sırasıyla yüzde 20 ve 25). Öte yandan bisiklet sadece Şanghay’da (yüzde 25) ve Berlin’de (yüzde 10) önemli bir ulaşım aracı olarak kullanılıyor. Diğer hiç bir

kentte, bisiklet kullanımı yolculukların yüzde 2’sinden fazlasına tekabül etmiyor.

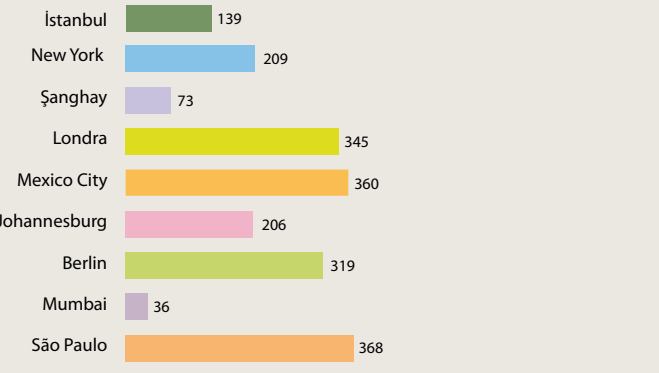
New York’ta Manhattan’ın merkezinde oturanların yüzde 40’ı işine yürüyerek gidiyor, yüksek gelirli işgücünün yüzde 90’ından fazlası ise, Londra’nın finans merkezindeki iş yerlerine toplu taşıma araçlarını kullanarak geliyorlar. Şanghay’da bisiklet kullanımı hala çok yaygın olmaya devam ederken, toplu taşıma araçlarının kullanımı da giderek artıyor. Berlin’de bisiklet kullanımı oranı yüksek olmakla birlikte, trafiğin görece açık oluşu, yüksek kalitede bir kamu taşımacılığının varlığına rağmen araba kullanımı oranlarının fazla olmasına yol açıyor. Diğer bazı kentlerde ise, Mexico City’de olduğu gibi iyi bir metro sistemi olmasına rağmen, minibüslerle yapılan kayıt dışı ulaşım hala sisteme egemen, bu da toplu taşımacılığın görece daha pahalı olduğunu gösterdiği gibi, farklı güzergahlara yapılan seyahat modellerinde bir uyumsuzluk olduğunu yansıtmakta.

## ÖLÜMLÜ KAZALAR



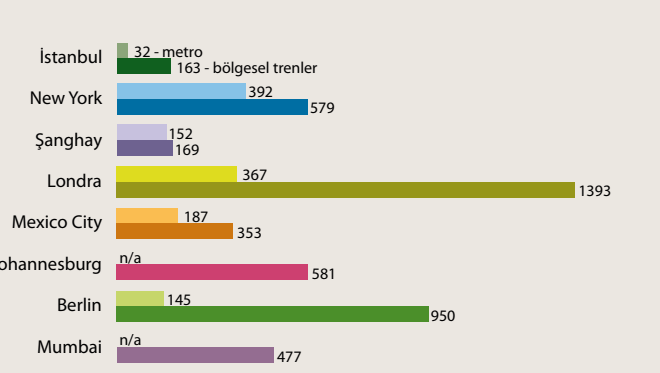
Her 100.000 kişide ölüm oranlarına göre hesaplanan ölümlü kaza istatistiklerinde Mexico City (29 kişi) ve Johannesburg (26 kişi) başı çekmekte. Londra, Berlin, Şanghay, İstanbul, New York ve Mumbai, 1 ile 4,4 gibi değişen sayılarla oldukça düşük oranlara sahipler. São Paulo ise bu iki uç noktanın arasında 100.000 kişide 14 kişi ile ortarlarda yer alıyor. Mexico City istisnası bir yana bırakılırsa, yollarda ölüm, bu kentlerin hepsinde de ulusal ortalamalardan daha düşük.

## ÖZEL ARAÇ SAHİPLİĞİ



Yukarıda yer alan şemalar, kent başına 1000 kişi ölçeğindeki araba sayısı uyarınca araba sahipliğinin boyutlarını gösteriyor. Johannesburg’un datası, Gauteng Vilayeti’ni kapsıyor. Mumbai, Şanghay ve İstanbul, sırasıyla her bin kişide 36, 73 ve 139 araç ile en düşük düzeyde olan kentler. Bu durum 1000 kişide 268 aracın bulunduğu São Paulo, 235 aracın bulunduğu Mexico City, 345 aracın bulunduğu Londra ve 319 aracın bulunduğu Berlin ile çok büyük bir zıtlık taşıyor.

## SİSTEM UZUNLUĞU (KM)

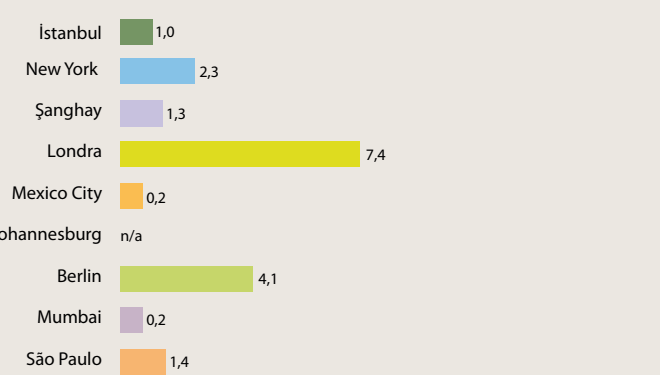


Metro sisteminin ötesinde – bunların en gelişmişleri Berlin, Londra ve New York gibi ergin şehirlerde bulunuyor – bölgesel raylı sistem, dokuz kentte de raylı taşımacılığın çok önemli bir parçasını teşkil ediyor. 70x70 kilometrelik bir alanda bölgesel raylı sistem şebekesine ilişkin GIS (Coğrafi Bilgi Sistemi) tabanlı veriler, Londra’daki çok uzun raylı sistem alt yapısının, ve Berlin, Johannesburg, New York ve Mumbai’deki dikkate değer düzeylerin altını çizmekte.

## İSTATİKSEL DAĞILIM

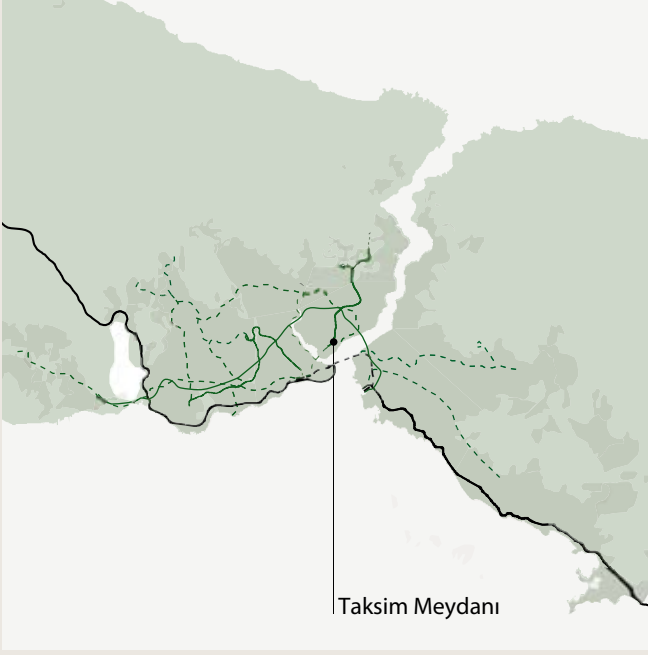
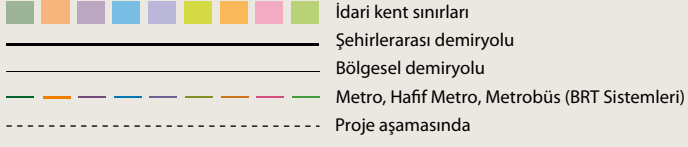
	KAMU TAŞIMACILIĞI	YAYA YOLCULUKLARI	BİSİKLET	ÖZEL ARAÇLI YOLCULUKLAR
İSTANBUL	%41	%45	n/a	%14
NEW YORK	%56	%11	%1	%30
ŞANGHAY	%19	%29	%25	%22
LONDRA	%37	%20	%2	%40
MEXICO CITY	%79	n/a	n/a	%16
JOHANNESBURG	%32	%31	<%1	%37
BERLİN	%27	%25	%10	%37
MUMBAİ	%36	%56	%1	%5
SÃO PAULO	%32	%33	%1	%29

## METRO BİLET FİYATI (US\$)

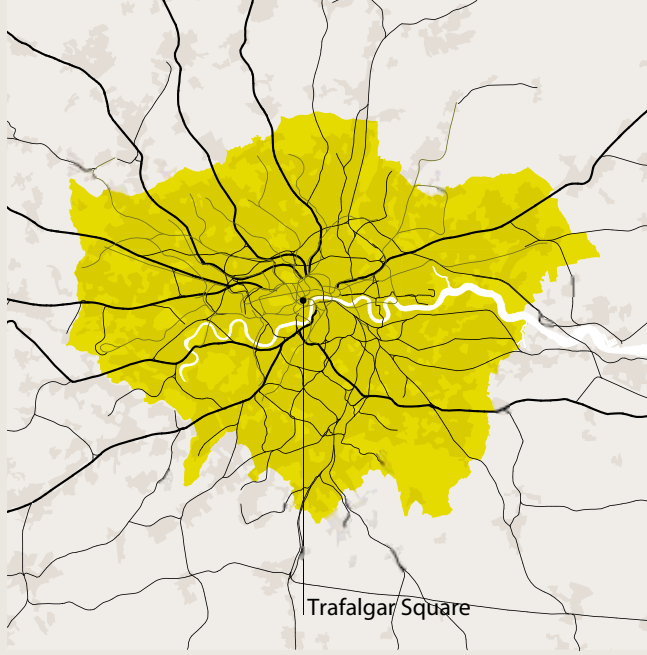


Yukarıda belirtilen rakamlar, Urban Age kentlerinin her birinde tek yönlü bilet fiyatını yansıtmakta. Londra, metro bileti fiyatları bakımından en pahalı kent (7,4 US\$): Mumbai ve Mexico City’de bilet fiyatı 37 kat daha ucuz, bu da bu kentlerde metro sisteminin herkesi kapsayan bir hal olarak önemini göstermekte. İstanbul, Şanghay ve São Paulo’da fiyatlar 1 US\$’dan 1,4 US\$’a kadar değişmekte, New York ve Berlin’de ise metro fiyatları sırasıyla 2,3 US\$ ve 4,1 US\$.





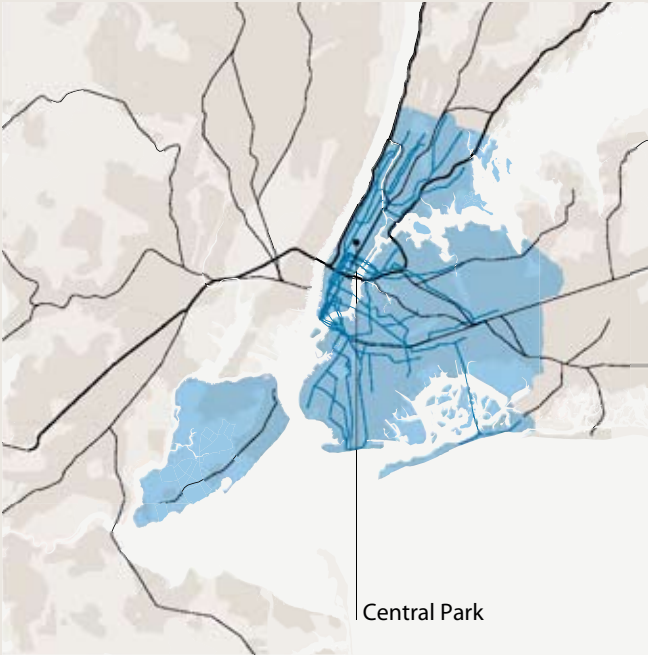
İSTANBUL



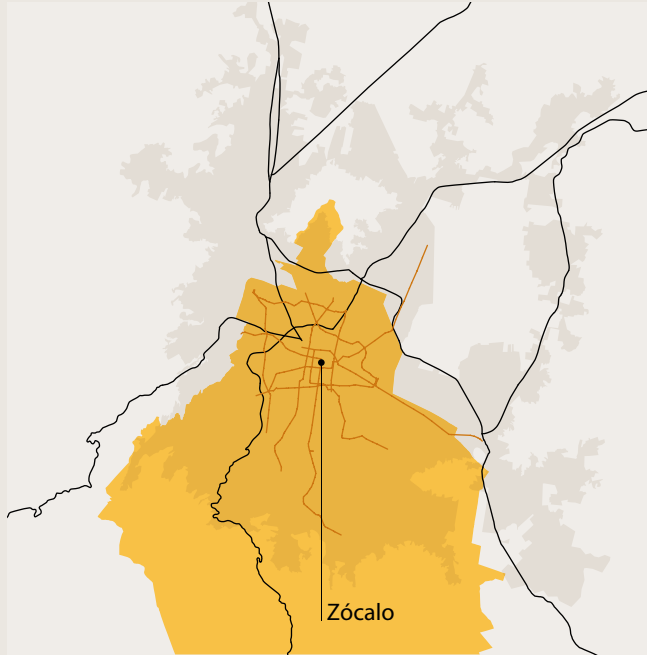
LONDRA



BERLİN



NEW YORK CITY



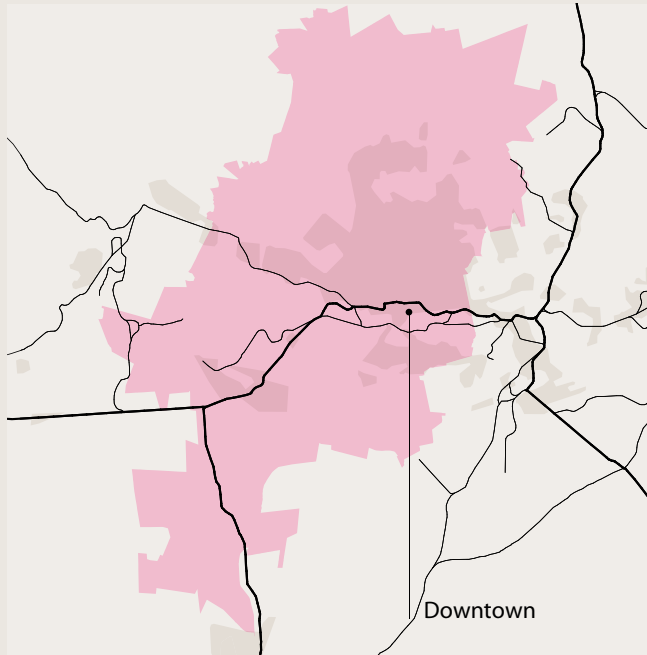
MEXICO CITY



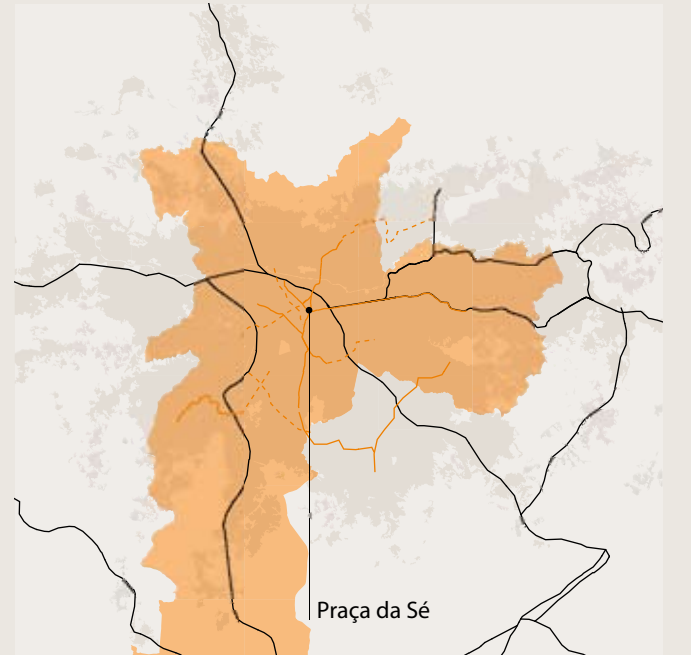
MUMBAİ



ŞANGHAY



JOHANNESBURG



SÃO PAULO



# KENTSEL İŞGÜCÜ

On dokuzuncu yüzyılda yaşanan kentleşme Sanayi Devrimi'nin yan ürünlerinden biriydi. Kentler artık yeni bir dönüşümün en ön saflarında yer alıyorlar: bu dönüşüm ise bilgiye dayalı hizmet ekonomisine kayıştı. Urban Age'in dokuz kentinde bu dönüşüm farklı evrelerde yaşamakta. Burada sunulan istihdam rakamları Londra ve New York'un bu ekonomik dönüşüme doğru en fazla yol almış kentler olduğunu göstermekte, her iki kent de her ne kadar sadece finans ve iktisadi hizmetler üzerine kurulu ekonomilere sahip olsalar da; ticaret, eğlence, sosyal ve kişisel hizmetler her iki kentin de ana istihdam kaynakları olmaya devam ediyorlar.

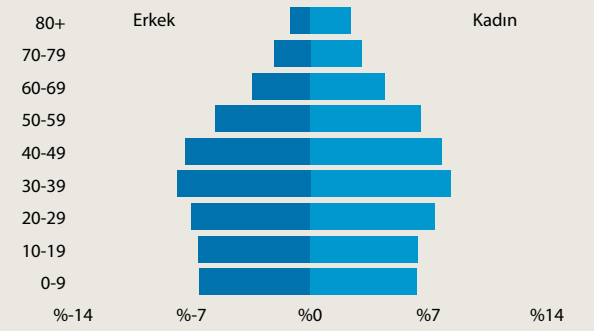
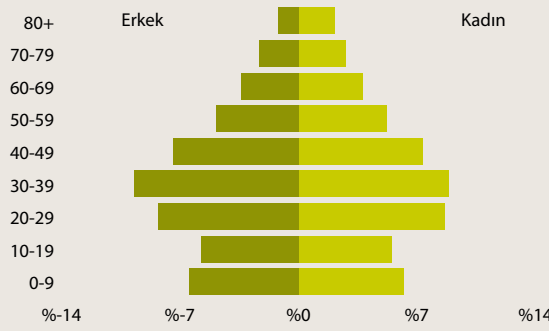
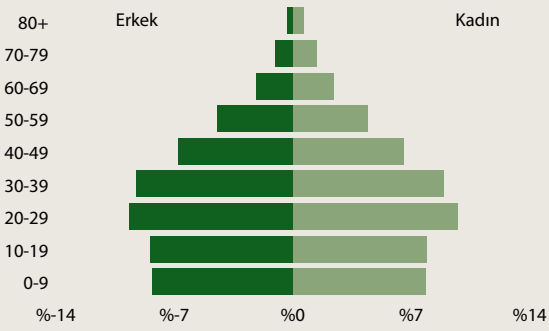
Urban Age kentlerinden çoğu, imalat, sanayi ve inşaat sektörlerinin oluşturduğu ikincil sektör istihdamının yüzde 10 ile 20'sini bünyelerinde bulundurmaktalar. Bazı durumlarda küçük bir tarım sektörü de mevcudiyetini

koruyor. İstanbul'un durumu, Şanghay'ın durumunu yansıtıyor – her iki kentte de yoğun bir imalat tabanı bulunuyor (sırasıyla yüzde 38 ve yüzde 35). Diğer Urban Age kentlerine kıyasla bu farklılık, söz konusu iki kentin sanayi ve tarım faaliyetlerinin çoğunlukta olduğu (genellikle periferide bulunan) geniş alanların da idari (ve dolayısıyla istatistiki) sınırları içerisinde yer almalarından kaynaklanmaktadır.

Hizmete dayalı ekonomiye doğru kayış, kent yönetimi üzerinde uzun erimli etkiler yapmaktadır. İş yerlerinin gelişmesi, Londra (Canary Wharf), Mexico City (Santa Fe) ve Johannesburg'da olduğu gibi geleneksel kent merkezlerinden uzakta yeni kentsel bölgelerin ortaya çıkmasına yol açıyor. Bu gelişmeler, bazı durumlarda, yarattıkları steril nitelik kadar kamusal alt yapıdan yoksun oluşları, sosyal ayrışmalara neden oluşları ve geleneksel merkezi iş yeri bölgelerindeki hayatı sonlandırmaları nedeniyle eleştirilerle karşılaşılıyor.

Kent ekonomisinin başarılı olup olmadığına son tahlilde kapsama düzeyine bakılarak karar verilir. Bir kent eğer meskun alanının sınırlarının içinde kalan bölümlerinde yüksek düzeyli bir işsizlik oranına sahipse, bu durum kendisini eşitsiz yaşam koşullarının habis etkileri ve buna bağlı olan mahrumiyet ile gösterir. Bu nedenle, etkili sosyal sistemlerin, yani evrensel eğitim ve sağlık koşulların sağlanması, başarılı ve kapsayıcı bir kentsel ekonomiyi gütmek bakımından temel unsurlardır. Bu unsurların bulunmadığı durumlarda, kentler giderek artan bir şekilde iki paralel ekonomi operasyonu yürütürler: Biri epeyce hareketli, epeyce eğitilmiş seçkinlerin ekonomisi, diğeri de bilgi ekonomisinin getireceği refahtan gereken payı almalarını sağlayacak becerilerden yoksun olanların çoğunlukta olduğu ekonomi.

## YAŞ PİRAMİTLERİ



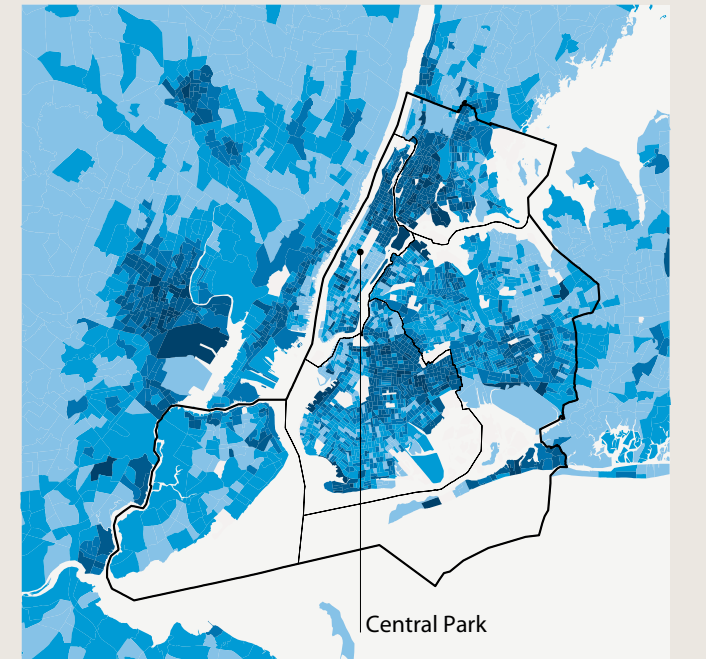
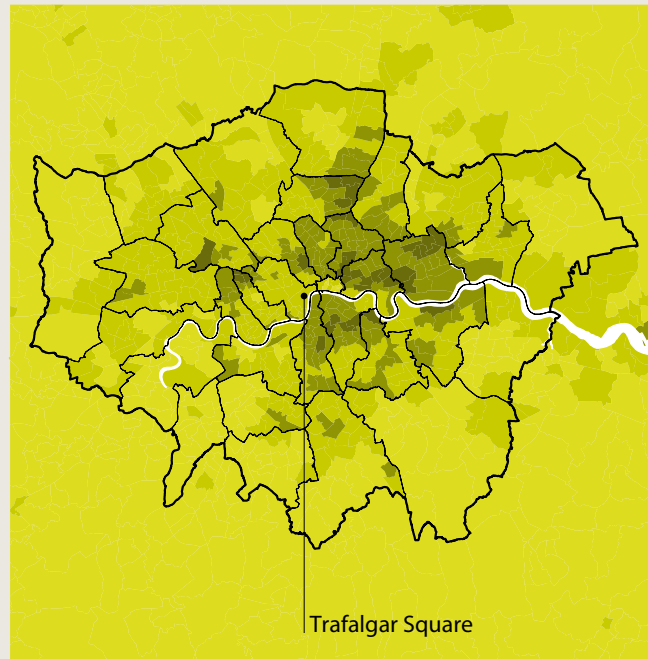
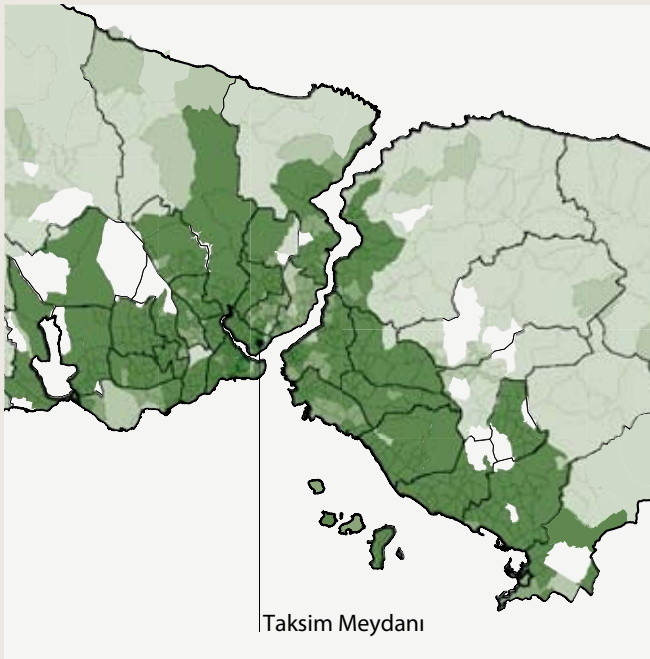
## İSTANBUL

Yukarıdaki grafikler, İstanbul, New York ve Londra'da nüfusun dağılımını yaş grupları ve cinsiyete göre göstermektedir. İstanbul'un nüfusunda yaşı 30'un altında olanlar çoğunluktadır, yaşı 20-29 arasında olanlar, toplam nüfusun yüzde 20'sine yakın bir rakam oluşturmaktadır. New York ve Londra'da ise tersine, yaşı 30'un altında olanlar nüfusun sırasıyla sadece yüzde 40 ve yüzde 41'ini oluşturur. Benzerlikler yaşlı nüfusunda da görülmektedir: Londra ve New York'un nüfusunun yaklaşık yüzde 16'sı 60 yaşın üzerindeyken, İstanbul'da ise bu oran yüzde 8'e inmektedir.

## LONDRA

## NEW YORK CITY

## İŞSİZLİK

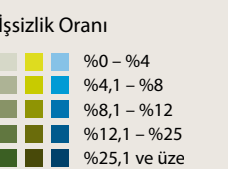


## İSTANBUL

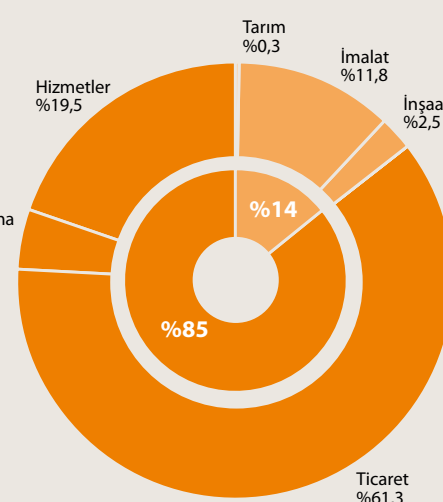
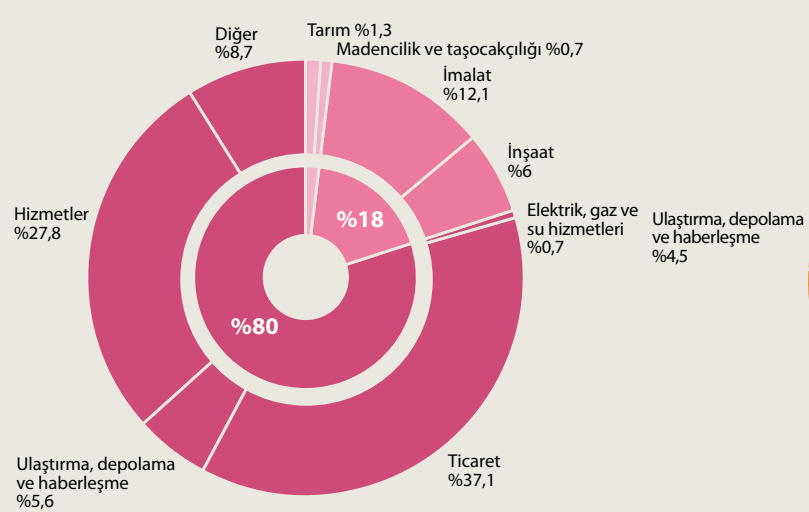
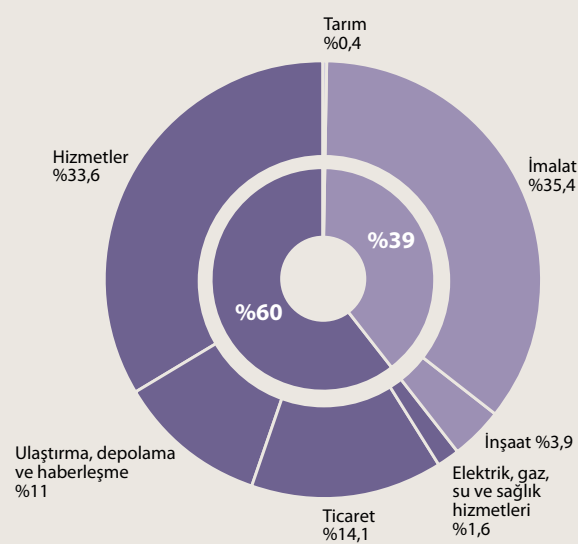
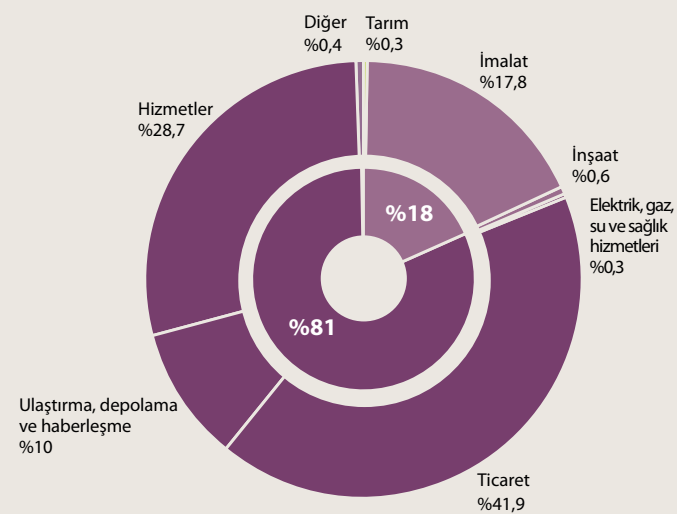
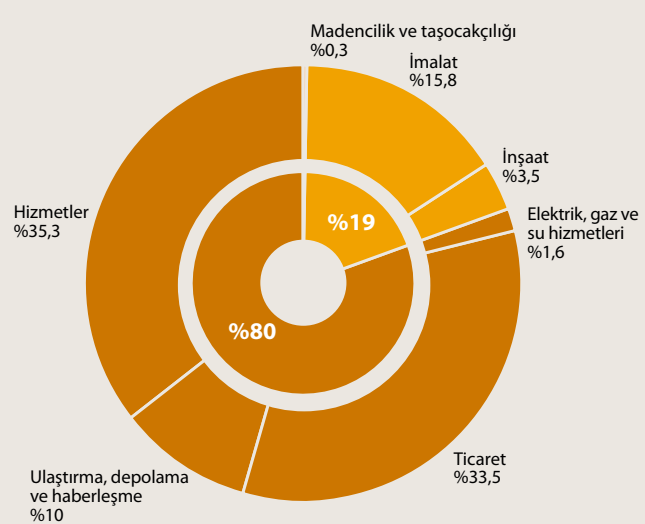
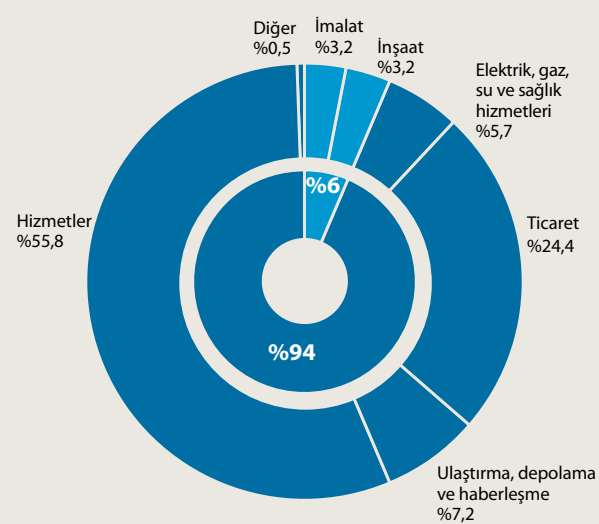
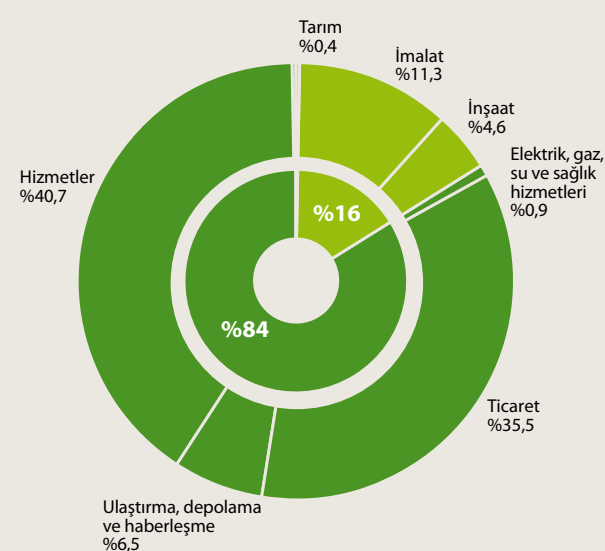
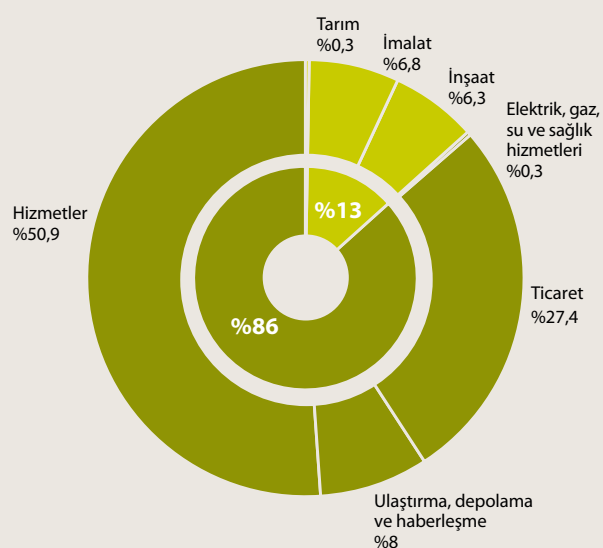
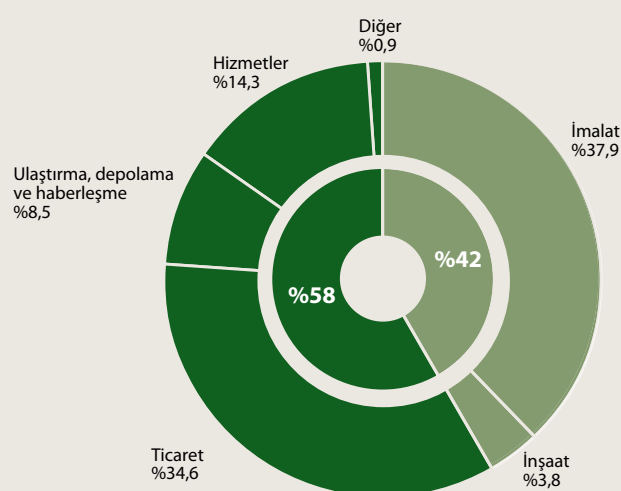
## LONDRA

## NEW YORK CITY

New York, Londra ve İstanbul, kentsel bölgeleri boyunca çeşitli istihdam dağılımları göstermektedir, işsizlik genellikle sosyal bakımdan görece dışlanmış yerlerle ve kentteki mahrumiyet bölgeleriyle bağlantılıdır. Londra, merkeze nispeten yakın eski sanayi çekirdeğinde yüksek işsizlik oranı gösterirken, New York'un daha karmaşık modeli ekonomik yeniden yapılanma ve meskun bölgelerindeki ayrımcılıkla açıklanabilir. İstanbul'un işsizlik konfigürasyonunun niteliği ise çok daha yüksek olan toplam işsizlik oranında yatmaktadır. Düşük işsizlik oranı kıyı hattının belli kesimlerinde görülürken, çok yüksek işsizlik oranlarına Beyoğlu ve Fatih gibi merkez bölgelerin bazı mahallelerinde rastlanmaktadır.









# İSTANBUL

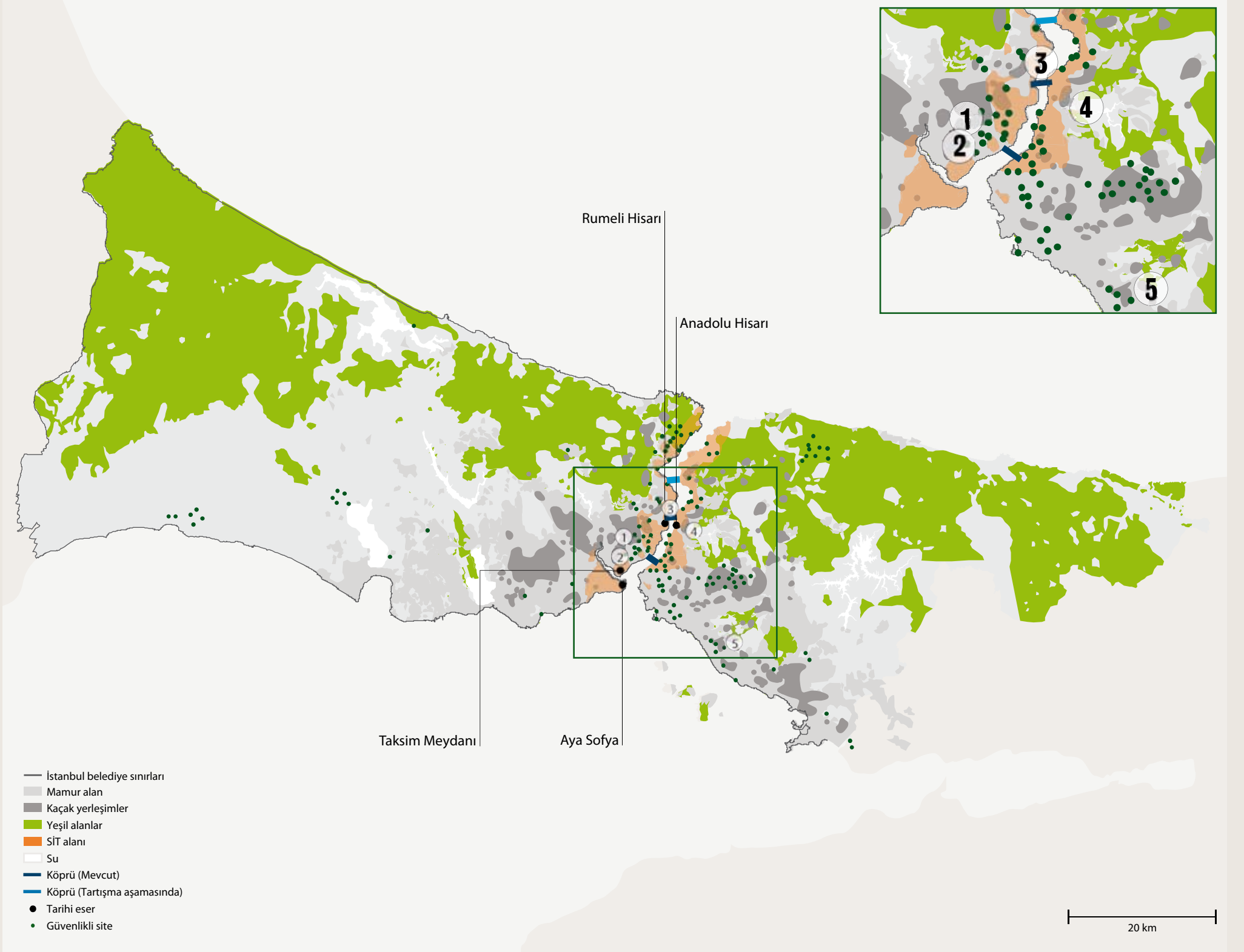
İstanbul, yaklaşık 2500 yıldır, kendini sürekli olarak büyüyerek ve yeniden geliştirerek, aşırı dikey olan topografyasına ve İstanbul Boğazı'nın iki yakasındaki değişken arazi yapısına karşılık bazen bütünlük, bazen uyumsuzluk içerisinde çoklu katmanlardan oluşan bir kent halini almıştır. 1923 yılında Ankara'yı ulusal başkent yapma kararının ardından, İstanbul nüfusunda çok önemli bir azalma yaşadı ve 1950'lere gelene dek bir milyon sınırına bir türlü ulaşamadı. O tarihten bu yana da, nüfus yirmi katına çıkarak, yeni bir tipolojileri, yoğunluk seviyeleri ve yeni coğrafyaları olan bir kent yarattı. Hızlı ve ani kentleşme beraberinde, kentin hem geleneksel hassas kentsel dokusunu hem de kenti uzun tarihi boyunca beslemiş, aralarında bol miktarda su yollarının da bulunduğu doğal kaynaklarını dikkate alarak, entegre planlamayla kenti bir bütünlük içinde muhafaza etmenin zorluklarını getirdi. Boğaz'ın üzerine inşa edilen iki köprü iki kıtanın bağlantısını güçlendirirken, aynı zamanda da benzeri görülmemiş ölçüde hem kaçak hem de ruhsatlı yapılaşmanın da önünü açtı. Benzer endişeler şu

anda, Belediye Başkanı tarafından 2009 Ağustos ayı sonunda resmen açıklanan üçüncü köprü için yapılan tartışmaları da çevrelemekte. Aşağıda yer alan grafik, bu zorlukların bazılarının karmaşıklığını, birbirinin içine örülmüş ancak değişken kent tipolojilerini (kaçak yerleşimler ve güvenli siteler gibi) kendin hayati doğal kaynakları, tarihi anıtları ve yeşil alanlarını göz önüne sererek gösteriyor.

Karşı sayfadaki havadan çekilmiş fotoğraflarda da görülebildiği üzere, İstanbul, küresel kentlerin çoğuna göre daha fazla uçlara savrulan bir tipolojik çeşitlilik gösterir. Pangaltı mahallesindeki geleneksel dokuya, düzenli bir sokak ağı egemendir, burası her ne kadar eskide var olan Müslüman ve gayri Müslim nüfus karışımını artık yitirmiş olsa da, güçlü mahalle camiası duygusunun içine işlemiş olduğu bir yerdir. Tarlabası, çok daha karmaşık bir mekansal resim çizmektedir; daha önce Pera mahallesinin merkezi olan bu bölge, 1980'lerde Tarlabası Bulvarı'nın yapılışı sırasında Beyoğlu'ndan koparılmıştır. O tarihten bu yana, bir zamanlar İstanbullu Rumlar'ın yaşadığı evler, ya aşırı kalabalıktan ya

da ihmalden yıkılmaya terk edilmiş ve Tarlabası, Taksim meydanı ile şehir merkezinin hemen yanı başında bulunan bir kentsel mahrumiyet alanına dönüşmüştür.

Anadolu yakasının belirli kesimleri, yeni planlama rejimleri ve 1973 ve 1988 yıllarında inşa edilen Boğaz köprülerinin sonucu olarak imara açılmadan önce, çok miktarda bozulmamış topraklara sahipti. İyi korunmuş Boğaz kıyılarının hemen arkasındaki tepelere yüksek gelirli ailelerin yaşadığı lüks evler ve güvenli sitelerden oluşan yeni tipolojiler yayılmaya başladı. Nüfusun sadece yüzde 10'unun her gün köprülerden geçerek iş yerleri ve evleri arasında gidip gelmesine karşın, Anadolu Kavağı'nın tepeleri üzerinde kurulanlar gibi yeni konutlar, işi ve evi arasında gidip gelebilenler için daha yüksek nitelikli bir yaşam sağlamakta. Gecekondu yerleşimleri kentin çeşitli bölgelerine dağılmış durumda, bunların bir çoğu da, Anadolu yakasındaki Maltepe ilçesinde bulunan Güleusu'da olduğu gibi, Marmara denizi boyunca konuşlanmış sanayi bölgelerinin yakınlarında yer almakta.





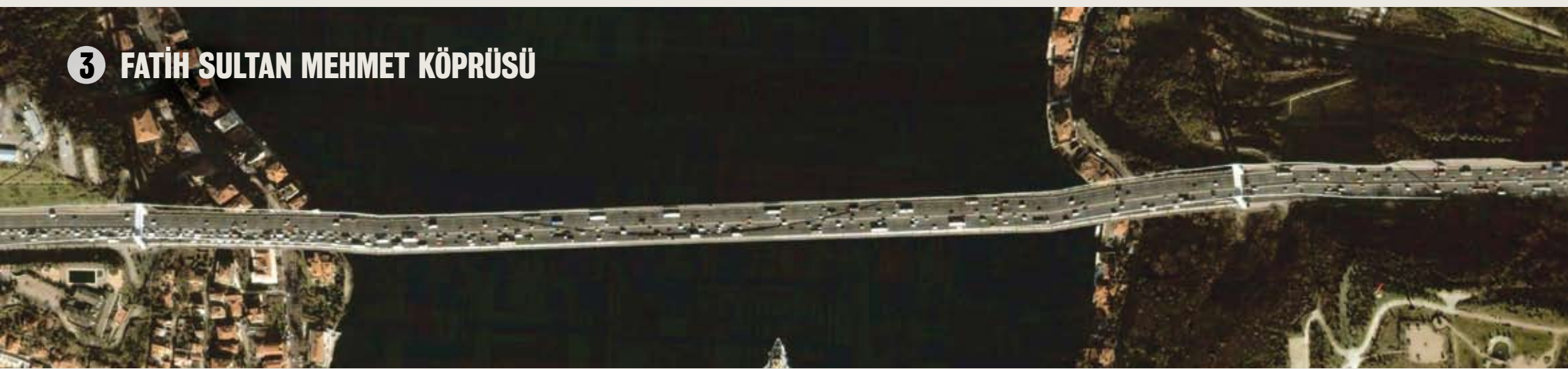
1 PANGALTI



2 TARLABAŞI



3 FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ



4 ANADOLU KAVAĞI



5 GÜLENSU





# KENTSEL DOKU

Sokakların, binaların ve boş alanların düzenleri, kentsel büyümenin mekansal DNA'sını, ve kent yaşamının gelişebileceği ve kentlerin büyüebileceği modelleri şekillendirir. Bu mekansal düzenlemeler kentlerin canlılığını, sakinlerine sunduğu yaşam kalitesini, kentsel yoğunluğu ve kentlerin değişim ve büyümeye uyum sağlama esnekliklerini belirlemek bakımından büyük önem taşır.

Burada sunulan görüntüler, kentsel mahallelerin mikro yapısını, binaların (siyah) ve açık alanların (beyaz) nasıl bir araya gelerek, kentsel bütünlüğü oluşturduklarını canlandırmaya yarıyor. Burada sunulan haritalar, İstanbul'da kentsel form ile yoğunluk arasındaki ilişkiyi – yüksek yoğunluklu, orta yoğunluklu ve düşük yoğunluklu olmak üzere – üç mahallede gösteriyor, her mahalle bir km<sup>2</sup>'lik bir alan kaplıyor.

Birinci mahalle, kentin Avrupa yakasında yer alan ve pik yoğunluğa ulaşmış bulunan (km<sup>2</sup> başına 68.602 kişi) Esenler ilçesindeki Nenehatun mahallesi. Yarım milyondan fazla

kişinin yaşamakta olduğu ilçede yerleşimler 1960 ve 1990 yılları arasında meydana geldi; nüfus, genel olarak beş altı katlı binalarda, kalabalık aileler şeklinde yaşamakta.

İkinci mahalle, Avrupa yakasındaki Beyoğlu ilçesinde bulunan Çukurcuma: Tarihi yarımada Haliç ile ayrılan ilçe, İstanbul'un sanat, eğlence ve gece hayatı merkezi. İlçede çeyrek milyon kişi yaşıyor, yoğunluk ise km<sup>2</sup> başına 23.383 kişi; ilçede çoğunlukla tarihi yapıda binalar yer alıyor.

Üçüncü mahalle ise, Beykoz ilçesinde bulunan Acarkent: Burası, Anadolu yakasının kuzey batı eteklerinde düşük yoğunluklu bir bölge. Yeni yapılanmış bir konut alanı, birbirinin aynı, sıra sıra, müstakil, havuzlu ve bahçeli evlerden oluşuyor. Km<sup>2</sup> başına 1320 kişi düşüyor, ve kent dokusu Çukurcuma'dan 18 kat, Nenehatun'dan ise 52 kat daha az yoğun.







1 **NENEHATUN ESENLER** 68.602 kişi/km<sup>2</sup>



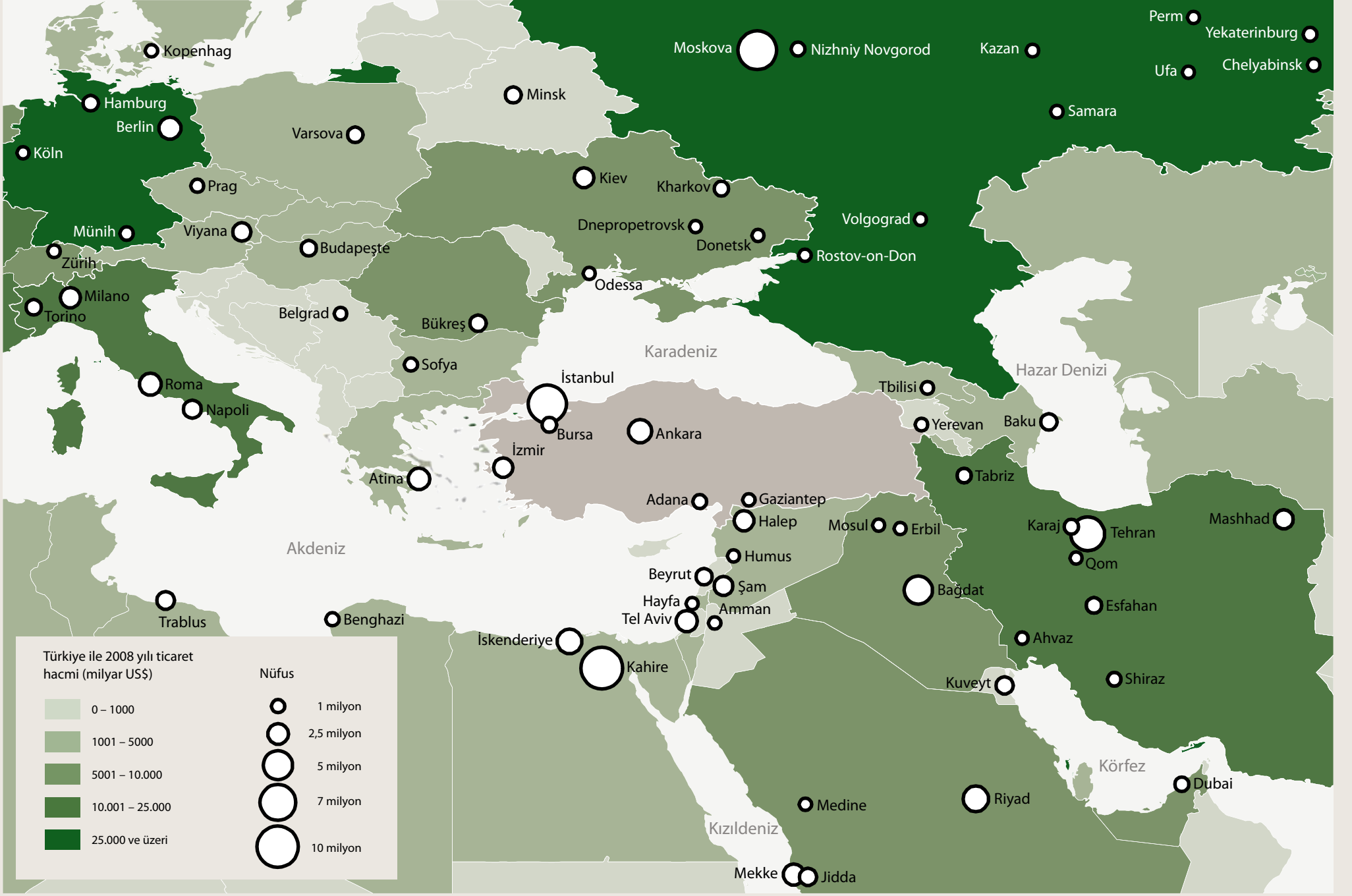
2 **ÇUKURCUMA BEYOĞLU** 23.383 kişi/km<sup>2</sup>



3 **ACARKENT BEYKOZ** 1320 kişi/km<sup>2</sup>



# BÖLGESEL BAĞLAM



Yukarıda yer almakta olan harita, İstanbul'u bölgesel bağlamı içinde göstermekte. Bir milyondan fazla nüfusa sahip olan şehirler haritada belirtilmiş ve Türkiye'nin bölgedeki diğer ülkelerle kurduğu ticari ilişkiler gösterilmiştir. İstanbul, bölgedeki beş büyük şehirden biridir, diğer büyük şehirlerin tümü doğusunda yer almaktadır. Türkiye, İran dışındaki diğer yakın komşularıyla kayda değer nitelikte bir ticari ilişki kurmamıştır; önemli ticari ortakları Rusya, Almanya, Çin, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri'dir.

## İSTANBUL

- 1950'den bu yana yüzde 1000 seviyesindeki nüfus artış hızı ile , OECD ülkelerinde bulunan 78 metro kent arasında en başta.
- İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) yetki sınırları içinde 12,7 milyon kişi yaşamakta, metropoliten bölgede 15 milyon kişi yaşıyor.
- Net göç oranı, 1990'deki yüzde 10,76 seviyesinden, 2008'de yüzde 0,2'ye geriledi; 2008 ile 2023 arasında ön görülen büyüme oranı ise yüzde 1,57.
- En çok iç göç aldığı bölgeler Karadeniz, Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgeleri.
- İstanbul, km<sup>2</sup> başına 68.602 kişilik pik yoğunluk ve merkez bölgede km<sup>2</sup> başına düşen 2116 kişiyle Avrupa'nın en yüksek yoğunluğa sahip kenti.
- Kent doğrudan seçilmiş bir Belediye Başkanı'nın bulunduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yönetilmekte.
- Gayri safi yurtiçi hasılanın yüzde 27'si, ulusal sanayi üretiminin yüzde 38'i, ulusal hizmet üretiminin yüzde 50'si ve ulusal vergi gelirlerinin yüzde 40'ı fonksiyonel metropoliten bölgeden sağlanıyor.
- Üretkenlik, ulusal ortalamanın yüzde 50 üzerinde.
- Türkiye'nin ticaretinin yüzde 60'ı İstanbul'dan geçiyor.
- 2008 yılındaki işsizlik oranı yüzde 11,2

- Kent halkının yüzde 60'ı hizmet sektöründe çalışıyor.
- Nüfusun yüzde 30'u kayıt dışı çalışmakta.
- Nüfusun yüzde 37'si imalat sektöründe çalışarak, kentin ihracatının yüzde 80'ini üretiyor.
- Konutların yüzde 50'si kaçak veya eskiden kaçaktı.
- Belediye hizmetleri nüfusun yüzde 99'una ulaşıyor.
- Londra'da 26,9 m<sup>2</sup>, New York'ta 29,1m<sup>2</sup>, Stockholm'de 87,5 m<sup>2</sup> olan kişi başına düşen yeşil alan miltarı İstanbul'da, yalnızca 6,4m<sup>2</sup>. Merkezdeki meskun alanlarda ise kişi başına düşen yeşil alan 1m<sup>2</sup>.
- Yılda kişi başına 2,72 ton karbondioksit salıyor, 383 kg atık üretiyor.
- Yılda kişi başına 2267 kWh elektrik, 56.575 litre su tüketiyor.
- İstanbul merkezinde 148,2 km raylı sistem bulunuyor; 2015 yılına dek 160 km daha eklenmesi planlanıyor.
- İstanbul'da 1000 kişi başına 138,5 araba düşüyor, nüfusun yüzde 45'i yaya yolculuğu yapıyor; evle iş arasında ortalama yolculuk süresi 48 dakika.
- 100.000 kişi başına 3 cinayet düşüyor ancak kent halkının yüzde 44'ü güvenlik ve suç oranı nedeniyle endişe duyuyor.

## TÜRKİYE

- Türkiye OECD ülkeleri arasında 2000 ve 2008 arasında, Slovakya, İrlanda, Norveç ve İspanya ile birlikte ekonomisi en hızlı büyüyen ülke oldu (GSYİH, satın alma gücü paritesiyle ölçüldü)
- 2008 yılında ülke nüfusunun yüzde 24'ü tarım sektöründe çalışırken, gayri safi yurt içi hasılanın yüzde 8'ini üretti.
- 2008 yılında ülke nüfusunun yüzde 27'si imalat ve inşaat sektörlerinde çalışırken, gayri safi yurt içi hasılanın yüzde 24'ünü üretti.
- 2008 yılında ülke nüfusunun yüzde 50'si hizmet sektöründe çalışırken, gayri safi yurt içi hasılanın yüzde 58'ini üretti.
- Ülkenin coğrafi bölgeleri arasındaki kalkınma oranlarındaki farklılık, Türkiye, Polonya, Macaristan, Yunanistan ve Birleşik Krallık'ta 6 puandan fazla, bu durum ulusal performansın, sınırlı sayıdaki bölgelerin dinamizminden kaynaklandığını gösteriyor. Türkiye, 1995 ve 2005 yılları arasında, OECD ülkeleri arasında gayri safi yurt içi hasıla bakımından bölgeleri arasında en fazla farklılık gösteren ülke oldu.
- Yunanistan ve Portekiz'de de olduğu gibi, en fazla randımına sahip olan bölgelerin sadece yüzde 10'u, gayri safi yurt içi hasılanın yarısını ya da daha fazlasını karşıladı.
- Türkiye, OECD ülkeleri arasında inşaat sektöründe açık ara ile, en fazla uzmanlaşmış ülke. Türkiye'yi, Meksika, Almanya, Fransa ve Birleşik Krallık izlemekte.
- 1000 kişiye düşen 95 arabayla, OECD ülkeleri arasında araba sahipliği oranı en düşük olan ülke.







# URBAN AGE KENT ANKETİ

Urban Age, 2009 yılında yapılan araştırmanın bir parçası olarak, İstanbul’da yaşayanların gerçekte neler düşündüklerini öğrenmek için yaşam kalitesi hakkında bir anket yapmak üzere küresel bir araştırma şirketi olan Ipsos’u tekrar görevlendirdi. **Ben Page, Özlem Bulut, Burak Evren ve Burçin Bakkaloğlu**, anketten çıkan önemli bulguları, Ipsos’un daha önce Urban Age için Londra ve São Paulo’da yapmış olduğu araştırmalarla karşılaştırmalı bir bağlama oturtuyorlar.

Yeni yeni oluşmakta olan dinamik bir pazar ekonomisine yerleşmiş olan İstanbul, dünyanın en büyük 20 ekonomisinden birinin kalbinde yer almaktadır. Bu zıtlıklarla dolu modern megakent’in büyümesine oranla oldukça etkisiz bir şekilde planlanıyor oluşu bir çok büyük soruna yol açmaktadır: yüksek işsizlik oranı, giderek büyüyen kayıt dışı ekonomi, yasa dışı arazi işgallerinin kontrol edilememesi, gecekonduların giderek yayılması, aşırı trafik tıkanıklığı ve son olarak su ile havanınin kirliliği bu sorunlar arasında öne çıkanlar. Burada söz konusu olan İstanbul, ancak aynı şeyleri rahatça São Paulo için ve hatta Mumbai için de söyleyebiliriz. İstanbul’un iki bin yıldan daha eski bir kent olmasına ve São Paulo’nun esas olarak on dokuzuncu ve yirminci yüz yıllarda biçimlenmiş olmasına rağmen, İstanbul sosyal, ekonomik ve kentsel gelişme bakımından birçok Avrupa ya da Orta Doğu kentine değil, São Paulo’ya daha fazla benzemektedir. Her iki kent de ekonomik ve sosyal göstergeler bakımından birbirine çok benzeyen ülkelerde bulunmaktadır. Bu göstergeler: HDI (İnsani Gelişim Endeksi), yaşam süresi, yetişkinler arasında okuma yazma oranları, işsizlik ve yoksulluktur. İstanbul, yaşam kalitesi ve halkın kent yönetiminden beklentileri bakımından da Londra’dan çok São Paulo’ya benzemektedir.

Gelir eşitsizliği söz konusu olduğunda İstanbul’un durumu São Paulo’nunkinden çok daha iyidir. İstanbul’da Gini katsayısı 0.43 iken, São Paulo’nunki 0.61’e, yani dünyanın en yüksek eşitsizlik düzeylerinden birine tekabül etmektedir. Ekonomik gelişme bakımından São Paulo daha iyi durumdadır; satın alma gücü paritesine göre gayri safi yurtiçi hasılası bakımından dünyanın en zengin 19. kenti durumundadır. Londra 6., İstanbul ise 34. sıradadır.

Elimizdeki bu anket, ham bulguları, kentte yaşayanların bakış açıları, öncelikleri ve önemli yaşamsal konulardaki beklentileri ile harmanlamakta ve bize dünyanın üç tane büyük kentinde yaşayan kişilerin kentlerini nasıl deneyimlemekte olduklarını kıyaslama imkanını vermektedir. Sonuç olarak, Londralılar, kentlerinden İstanbul’da ya da São Paulo’da yaşayanlara göre daha memnundurlar. Gelir ile hissedilen yaşam kalitesi arasındaki güçlü bir korelasyonunun varlığına dair bulgular göz önüne

	BİRLEŞİK KRALLIK	TÜRKİYE	BREZİLYA
Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYİH)	6. sıra (2.168 milyar US\$)	15. sıra (886 milyar US\$)	9. sıra (1.845 milyar US\$)
Kişi başına GSYİH	19. sıra (35.601 US\$)	62. sıra (12.865 US\$)	80. sıra (9.747 US\$)
İşsizlik oranı	% 5,30	% 10,30	% 8,20
Enflasyon oranı (tüketici endeksi)	% 3,60	% 10,40	% 5,70
İnsani Gelişim Endeksi (HDI)	21. sıra (0,942)	76. sıra (0,748)	70. sıra (0,807)
Doğum anında beklenen yaşam süresi (yıl)	18. sıra (79,2)	87. sıra (71,6)	81. sıra (72)
Yetişkin okur-yazar oranı (15 yaş ve üst, yüzde)	-	99. sıra (88,1)	95. sıra (89,6)

alınırsa, bu beklenmesi gereken bir sonuçtur; ancak eşitsizlik ve fiziksel sermaye gibi başka bilinmeyenlerin de göz ardı edilmemesi gerektiğini de hatırlatmaktadır. Her üç kentte de yaşayan kişilerin en iyi ve en kötü olarak gördükleri şeylere baktığımızda, İstanbul’un neden Londra’dan çok São Paulo’ya yakın durumda olduğunu gösteren birçok ipucu ile karşılaşmaktayız.

Her üç kentte de, en iyi olarak nitelendirilen konuların başında iş olanakları ve eğitim gelmektedir. São Paulolular ve Londralılar için dükkanların çeşitliliği üçüncü sırada gelmekte iken, İstanbul’da yaşayan kişiler, kentin güçlü yanlarından biri olarak sağlık hizmetlerinden daha fazla söz etmekte.

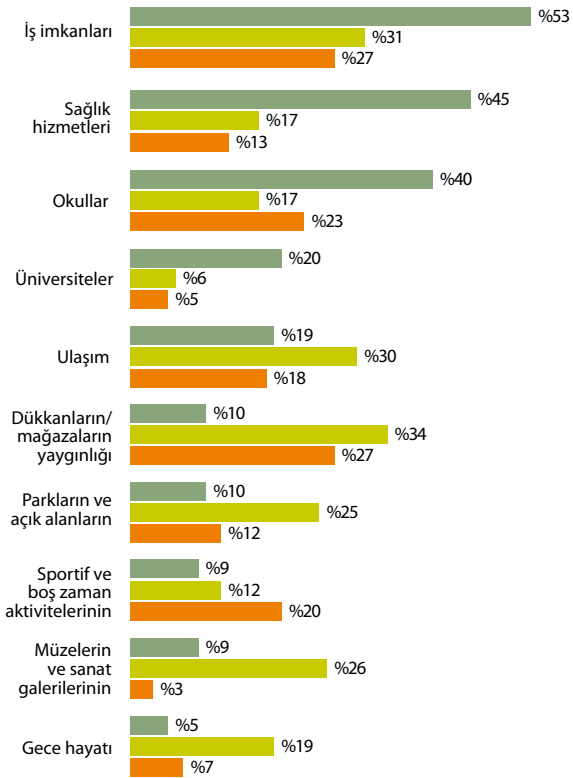
Kentin en kötü yanlarının arasında, tek bir endişenin her yerde ortak olarak öne çıktığı belirleniyor: suç. Aralarındaki büyük suç oranı farklılıklarına rağmen bu üç şehirdeki endişe düzeyleri birbirine dikkat çekecek kadar yakındır. İstanbul ve Londra, trafik ve hayat pahalılığı gibi diğer önemli sorunları da belirtmektedirler.

Trafik tıkanıklığı, binlerce kişinin her gün tıkanmış trafikte kalıp saatlerini harcadığı São Paulo’ların kabul ettiği bir durum olmasına rağmen, bu sorun İstanbul’da yoğun bir şekilde hissedilmekte ve ana sorunlardan biri olarak ortaya

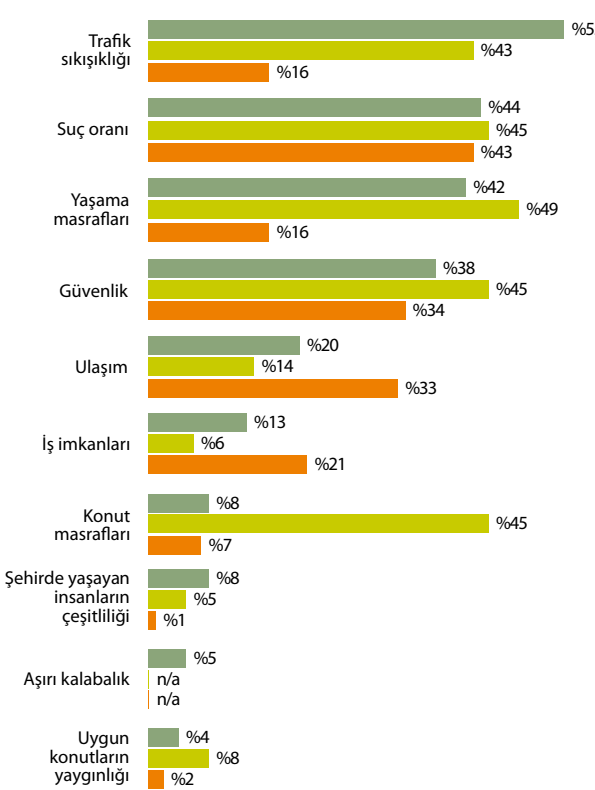
çıkılmaktadır. Bu farklılık İstanbul’un coğrafyası ile açıklanabilir, doğu yakası ile batı yakasını birleştiren sadece iki köprü bulunmaktadır. OECD’nin tahminlerine göre, günde 270.000 araç kapasiteye sahip köprüler, her gün 380.000’den fazla araç geçmektedir.

İlginç olan şeylerden bir tanesi de farklılıkların ve göçün insanların kent algısına nasıl yansdığıdır. Londra’da yüzde 32, etnik farklılıkların kentin en heyecan verici noktalarından biri olduğunu düşünürken, daha homojen bir yapısı olan İstanbul’da, yüzde 8’lik bir nüfus bu durumu kötü, yüzde 3’ü ise iyi bulmaktadır, bu kısa bir süre önce 2010 Kültür Başkenti olarak açıklanmış bir kent için şaşırtıcı bir olgudur. Mesele yaşam kalitesini artıracak konulara geldiğinde, üç kentte de önemli farklılıklar ortaya çıkmaktadır. İstanbul’da eğitim başka yerlerde görülmeyen ölçüde öne çıkmış olan bir konudur. Benzer bir şekilde İstanbul’da yaşayanların çevre ile ilgili konularda önemli endişeleri bulunmaktadır, bu konu kısmen deprem riski gibi doğal afetlerin tehdidine bağlıdır. Tersine, São Paulo’daki en önemli üç meselele de suç, sağlık ve eğitim gibi sosyal boyutlarla ilgilidir. Oysa Londralılar, önceliklerini hem ekonomik (konut fiyatları), hem sosyal (suç), hem de fiziksel (trafik) meselelere vermektedirler.

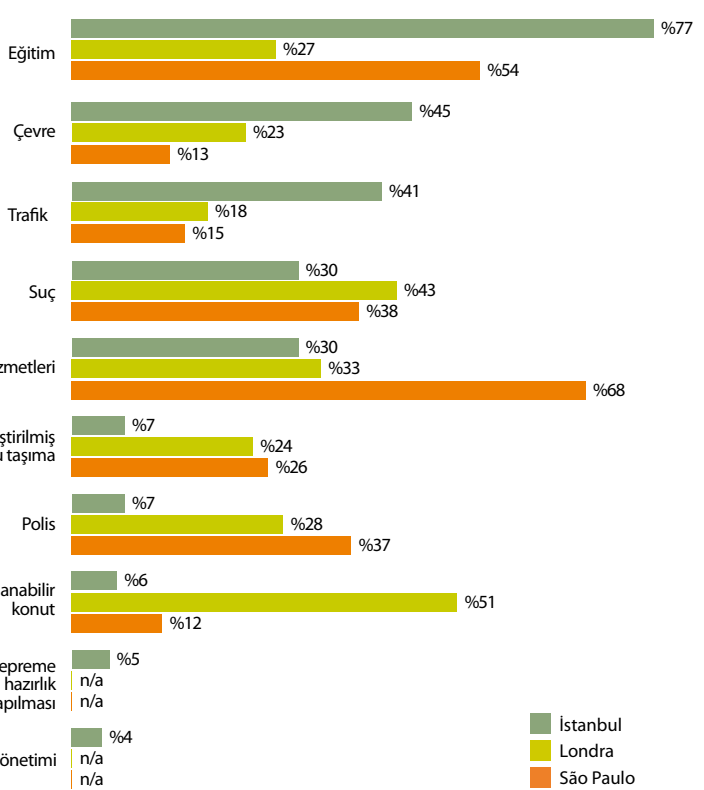
## İnsanlar yaşadıkları kentte en çok neden memnunlar?



## Kentlerinde en çok neden endişe duyuyorlar?



## Kentte yaşam kalitesi neyle yükselir?





## ÇEVRE

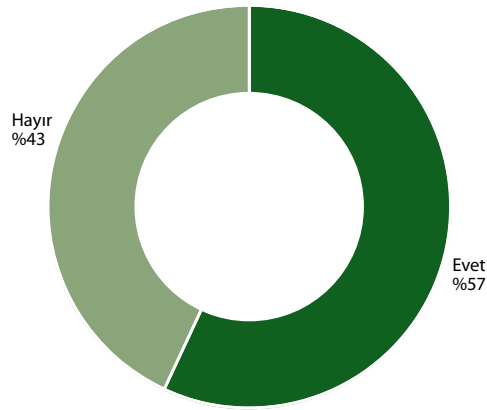
Anket sonuçları, İstanbul halkının gayet açık bir çevresel endişe taşıdığını gösteriyor, yaşam kalitesini artırmak için çevreyi korumak gerektiğini düşünen kişilerin oranı Londra'dakinin neredeyse iki katı. Bu durum belki de, anketi cevaplayanların yüzde 57'sinin kentlerindeki iklim değişikliği etkilerinden haberdar oluşlarından kaynaklanmaktadır. Çevresel endişeler bağlamında, anketi cevaplayanların yüzde 81'ine göre, su sıkıntısı en başta gelen sorundur. Bunu sırasıyla yüzde 68, 63 ve 54 ile çölleşme korkusu, aşırı nem ve aşırı sıcak dalgalarına maruz kalma endişeleri izlemektedir. Bu tür endişelerin kaynağında, gelecek kuşakları çevresel facialardan koruma isteğinin yatmakta olduğu gözlenmektedir. Anketi cevaplayanların yüzde 88'i çocuklarının ve torunlarının iklim değişikliği etkilerinin tehdidi altında olacağından endişe etmektedir. Cevaplayanların dörtte üçü ise, çevresel sorunların kendi sağlıklarını tehdit ettiğinden endişelenmektedirler. Çevreyle ilgili endişeler, anketi cevaplayanların eğitim düzeylerine göre artmaktadır. Çevresel konularla ilgili endişeler yüksek eğitimlilerin yüzde 87'si tarafından paylaşılırken, bu oran hiç eğitim görmemişlerde yüzde 54'e düşmektedir. İklim değişiklikleriyle ilgili sorumlulukların kime ait olduğu konusuna gelindiğinde ortada genelgeçer bir fikir bulunmamaktadır. Daha da ötesi, iklim değişikliği sorunu ile ilgili yapılması gerekenler ve halihazırda yapılanlar arasında uyumsuzluklar göze çarpmaktadır; bu olgu iklim değişikliği ve kentsel politikalar konusunda gelecekte yapılacak tartışmalar sırasında göz önünde bulundurulması gereken bir olgudur. Ankete cevap verenlerin yüzde 76'sı iklim değişikliği konusunda en duyarlı tutumun güneş enerjisi kullanmak olduğunu söylerken, sadece yüzde 11'lik bir nüfus yenilenebilir enerji teminatına geçmiştir, ve sadece yüzde 9 yenilenebilir enerji kaynağı kullanmaktadır. Şaşırtıcı olan şudur; ankete cevap verenlerin sadece yüzde 27'si enerji tüketimini düzenlemenin duyarlı bir politika olduğunu düşünürken, halihazırda yüzde 72'si enerji tüketimini zaten azaltmıştır.

## İklim değişikliği sorunu karşısında neler yapıyorsunuz?



Bu grafik, ankete verilen cevaplarla, 27 AB ülkesinde Eurobarometer tarafından 'Avrupalılar'ın iklim değişikliği karşısındaki tutumları' başlığıyla yapılmış olan ankette sorulmuş olan aynı soruya verilen cevapları yan yana getirmektedir. Her iki ankette de en üst sırayı alan 3 tutum aynı iken, AB'nin 27 ülkesinin vatandaşları çöplerini yeniden dönüştürmekte, İstanbul'dakiler ise daha çok su ve enerji tüketimlerini azaltmaktadır.

## İstanbul'da iklim değişikliğinin etkilerinden haberdar mısınız?



## Çevre konusundaki endişenin nedenleri

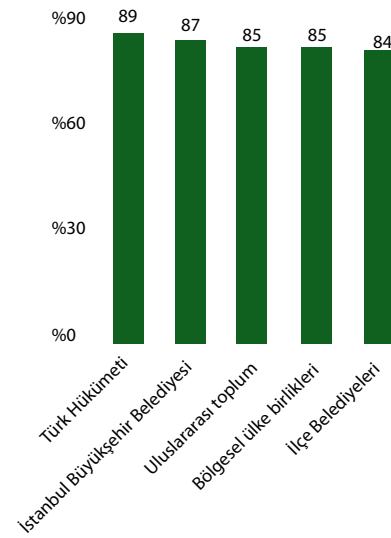


## Kent içindeki çevresel endişeler

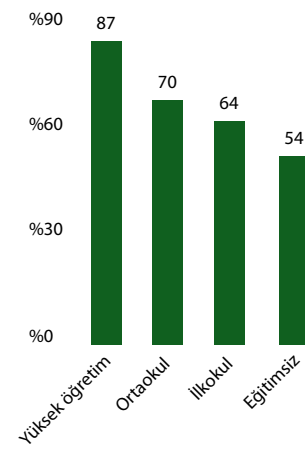


Çevresel konulardaki endişe düzeyleri İstanbul'da oldukça dağınıktır: su kısıntılarında artıştan, eşitsizlik düzeyinin artmasına, etnik ve dini gerginliklerin baş göstermesine kadar. Ayrıca, iklim değişikliğinin yaşam kalitesine olumsuz etkileri olacağına dair endişeler de vardır; bunlar nem oranının yükselmesi, hastalıkların yayılması, kültürel mirasın kaybı ve alışılmamış hava koşullarıdır.

## İklim değişikliği konularından sorumlu olan yönetim düzeyi hangisidir?



## Eğitim düzeylerine göre iklim değişikliği endişesi



## İklim değişikliği konusunda en duyarlı politika



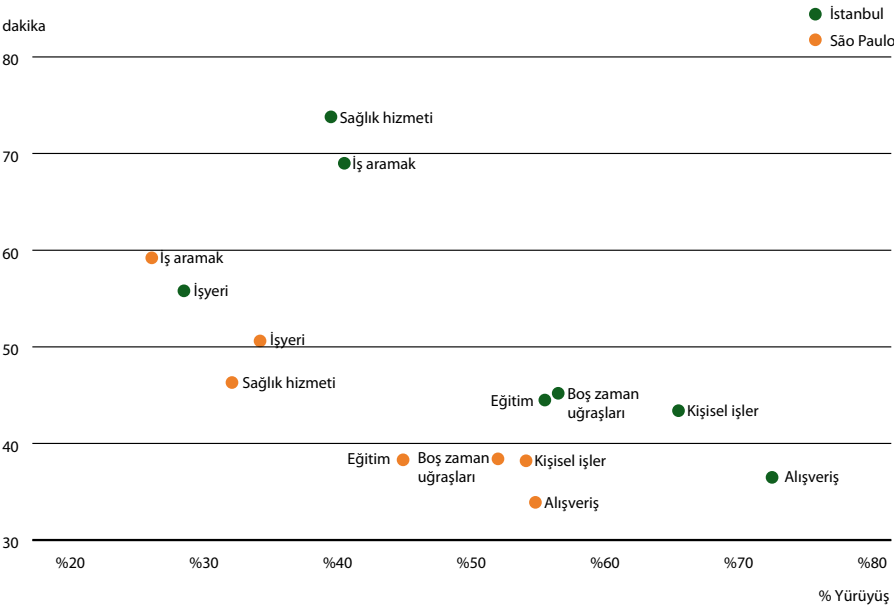
Güneş enerjisine geçmek, iklim değişikliği konusunda uygulanabilecek en duyarlı politika olarak görülmektedir. Eğitim ikinci sırada gelmekte, ve kentteki hayat kalitesinin yükselmesi bakımından vurgulanmış olan önemine paralellik taşımaktadır. Ankete cevap verenlerin bir kısmı ise, davranışlarının çevreye olan etkilerinden haberdar olmayan kişilerin güncel çevresel sorunlarına olan etkilerini vurgulamaktadır. Ankete cevap verenlere göre yapılacak düzenlemeler – enerji piyasasının düzenlenmesi, enerji tüketimi ve tüketici davranışları gibi – iklim değişikliği ile mücadele konusunda önemli bir araç olarak ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak, ulaşımın sürdürülemez biçimlerinin çevreye etkilerinin anlaşılmış olduğu, araba kullanımının azaltılması ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda yapılan çalışmalarla birlikte ortaya çıkmaktadır.



## ULAŞIM

Trafik ve ulaşım sıkışıklığı bütün mega kentlerin en önemli özelliklerinden bir tanesidir. Ancak bu durum İstanbul ve São Paulo söz konusu olduğunda özellikle doğrudur. São Paulolular, İstanbul’da araba kullanırken kendilerini evlerinde gibi hissedebilirler, aynı şeyi São Paulo’ya giden İstanbullular da gözlemleyebilir. Ancak, Sampa’da yaşayanların daha stoik göründüklerini yukarıda ifade etmiştik – İstanbul halkı, trafikten, São Paulo halkına göre daha fazla rahatsız olmaktadır. Trafik sıkışıklığı benzer olsa da, toplu taşımacılık da farklılıklar var. Memnuniyet oranlarına bakıldığında İstanbul’da toplu taşımacılık, São Paulo’ya göre daha iyi işlemektedir. Ancak trafik tıkanıklığından şikayet etmelerine rağmen, İstanbullular, ellerine fırsat geçtiği anda araba almak konusunda ikinci kez düşünmeyeceklerdir. Araba sahibi olmayanların yüzde 80’i araba alacaklarını belirtmiştir (bu oran São Paulo’da yüzde 83’tür). Bir başka farklılık da, ulaşımın daha sürdürülebilir tarzlarının yerleşmesi ve özel araçların kullanımının azaltılması meselesinde gündeme gelmektedir. Belki daha iyi bir toplu taşıma sistemine sahip oldukları ve trafik sıkışıklığından daha fazla rahatsızlık duydukları için İstanbullular’ın yüzde 83’ü özel araçların kullanımının azaltarak, toplu taşıma araçlarının kullanımı, yürümeyi ve bisiklet kullanmayı teşvik eden politikaları destekleyeceklerini söylemektedirler. Bu rakam São Paulo’da yüzde 73’tür. İstanbul’da eğer uygun yollar yapılırsa, yüzde 60’lık bir oran bisiklete binecektir; São Paulo’da ise yüzde 54’lük bir nüfus aynı şeyi yapacaktır. Her iki ülkede de araba sahiplerinin durumunu kıyasladığımızda, İstanbul’da toplu taşımacılığın daha iyi bir seçenek olduğu durumda arabalarını kullanmayacaklarını söyleyenlerin oranı yüzde 62 iken, aynı durum Brezilya’da yüzde 80’lik bir kitle için geçerlidir. İstanbul’da daha iyi bir toplu taşıma, daha hızlı, daha az kalabalık ve daha rahat bir toplu taşıma anlamına gelmektedir. Trafik koşullarının düzeltilmesi için gerekli en önemli iki madde São Paulo ve İstanbul’da aynıdır: metro sistemine yatırım ve kentteki öncelikli otobüs şeritleri/ koridorlarının uzatılması. Genelde, İstanbul’da yaşayanlar, trafik tıkanıklığına karşı çözümlerde toplu tutumu daha çok destekler durumdalar – Londra’daki “congestion charge” (kent merkezindeki bazı bölgelere giren araçların ödediği özel bir ücret) uygulamasını desteklemektedirler. Ankete cevap verenlerin aşağı yukarı yarısı İstanbul’da eğer yeni alt yapı ve hizmetler oluşturulursa ”congestion charge”ı destekleyeceklerini söylerken, São Paulo’da aynı şeyi anketi cevaplayanların yüzde 30’u söylemektedir. Bir çok kentte olduğu üzere, tam bir sistemin tedariki gerçek anlamda siyasi liderlik gerektirmektedir: kaldı ki, İstanbul’un yönetimi böyle bir şeyi yapabilmek bakımından, dünyanın diğer büyük şehirlerine oranla, çok daha fazla siyasi sermayeye sahiptir. Son olarak, İstanbul’da ankete cevap verenlerin yüzde 70’i metrobüs sisteminden memnun olduklarını söylerken, yüzde 8, memnuniyetsizliğini belirtmiştir. Avrupa yakasında, ankete cevap verenlerin yüzde 77’si metrobüsten memnunken Anadolu yakasında bu oran yüzde 58’e düşmektedir.

### Günlük ana faaliyetlere yapılan yolculuk sürelerinin ortalamaları



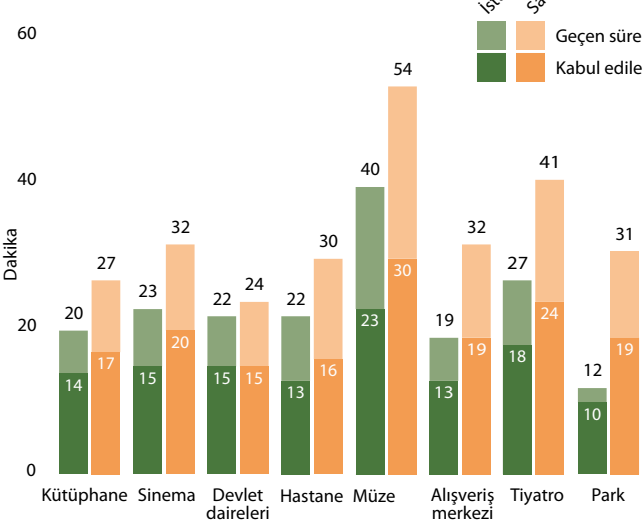
Ana istikametlere yapılan yolculukların toplam süreleri, yürüyen kişi sayısı arttıkça düşüş göstermektedir. Az oranda kişi, iş aramakta ya da sağlık hizmeti veren kurumlara gitmektedir, ancak bunların dönüş süreleri yüksektir.

### Ulaşım sorunlarını çözme konusuna kamuoyunun bakışı



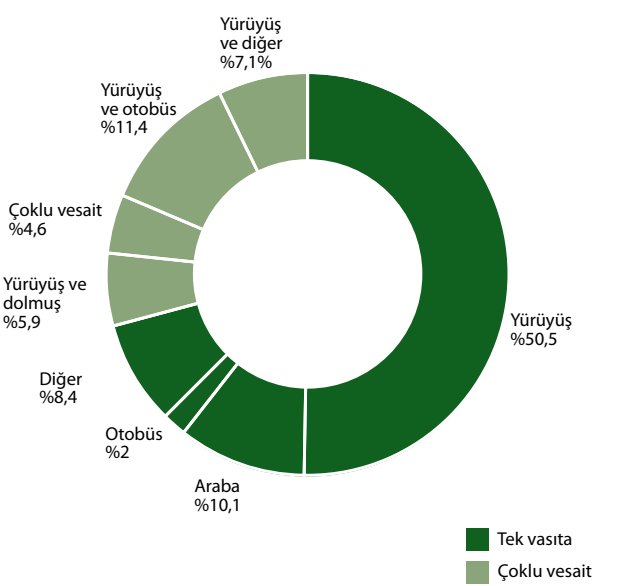
Ankete katılanların çoğunluğu metro ve metrobüs şebekelerinin uzatılmasını öncelik olarak görmekte, görüşme yapılanların sadece yüzde 3’ü üçüncü köprünün trafik sorununu çözeceği görüşünde.

### Ana istikamete varış süresi



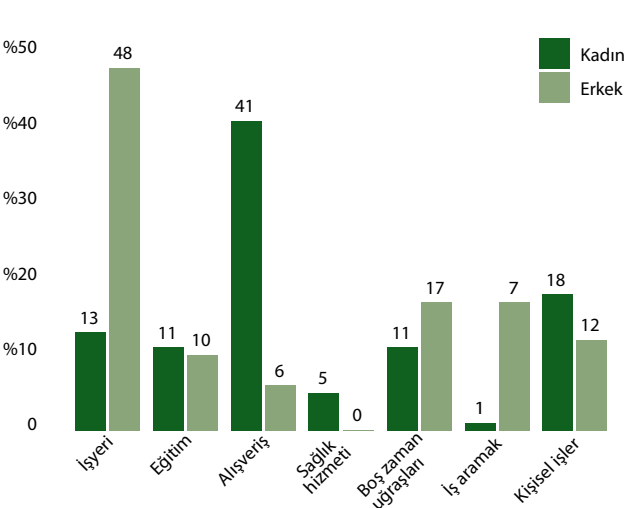
İstanbul ve São Paulo’da kentsel istikametlere yapılan yolculuklarda gerçek yolculuk süreleri daima beklenen düzeylerden yüksektir. İstanbul’da ana hedeflere yapılan yolculuk süreleri – gerçek ve beklenen – daha düşüktür.

### Yolculuk biçimleri



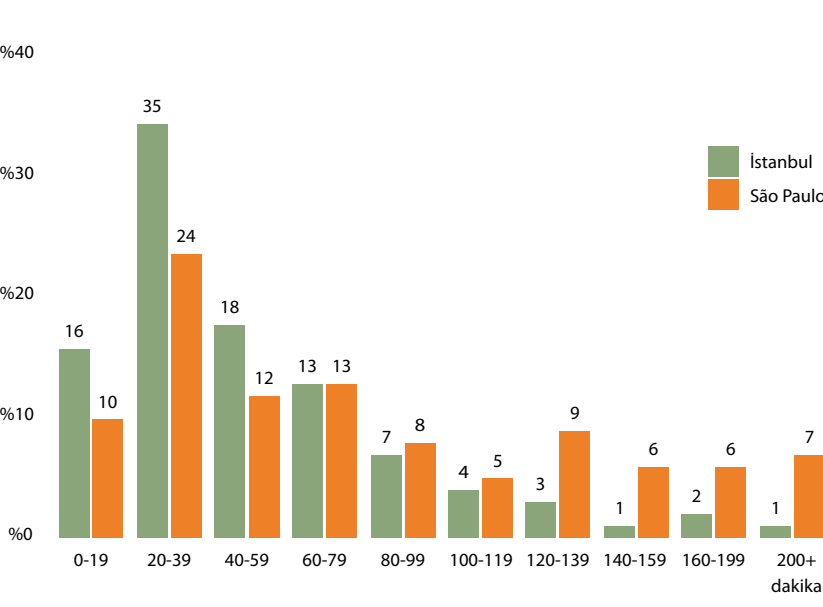
Geçmişte, insanların kent içindeki hareketlerine dair yapılan anketlerin çoğu motorize ulaşımaya yoğunlaşmış ve yolculukların sadece tek bir ulaşım tarzı ile yapıldığını var saymıştır. Bu anket, günlük ana yolculuklar kapsamında çok daha spesifik ve dinamik bilgiler edinmiş ve ankete katılanlar tarafından kullanılan ulaşım tarzına dair farklı ve çoklu anlamlar çıkartmıştır. Görüşme yapılan kişilerin yarısından fazlası belli noktalar arasında genellikle yürümekte, sadece yüzde 10 kadarı ana ulaşım aracı olarak yalnızca araba kullanmaktadır.

### Günlük faaliyetlere yapılan yolculuk süresi, cinsiyet dağılımı



Görüşme yapılan erkeklerin yarıya yakını günlük ana istikametlerinin iş yerleri olduğunu söylerken, bu oran kadınlarda yüzde 13’e düşmektedir; kadınların çoğu, gündelik hayatlarında alış veriş ya da kişisel işler nedeniyle yolculuk etmektedirler.

### Günlük ana istikametlere yapılan yolculukların toplam süreleri



İstanbul’da görüşme yapılan kişilerin yüzde 70’i günlük yolculukları sırasında bir saatten az süre harcamaktayken, bu rakam São Paulo’da yüzde 46’dır. İstanbul’da yaşayanların sadece yüzde 7’si günlük yolculuklarında iki saatten fazla süre harcarken, bu oran São Paulo’da yüzde 30’a çıkmaktadır.



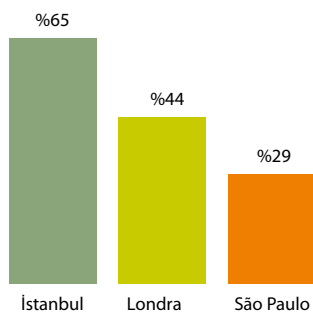
## GÜVENLİK

İstanbul'a ayrıntılı bir şekilde baktığımızda, suç, önemli bir endişe kaynağı olarak ortaya çıkmaktadır. Genel güvenlik duygusuna baktığımızda, Londra'da yaşayanların çoğu, São Paulo'da yaşayanların yüzde 30'u ve İstanbul'da yaşayanların çok daha azı (yüzde 20) kendini güvende hissetmektedir. Bu model, Uluslararası Suç Mağdurları Anketi'nde (İCVS-2005) de aynen tekrarlanmıştır. Londra'da, gelecek bir yıl içerisinde evlerinin soyulma olasılığı olduğunu düşünenler yüzde 40 oranında iken, São Paulo'da yüzde 72, İstanbul'da ise yüzde 75 böyle düşünülmektedir. İstanbul'da suç korkusu, diğer büyük ekonomilerin çoğundan daha yüksektir. Hem İstanbul'da hem de São Paulo'da yaşayanlar adalet sistemindeki iyileştirmelerin, polisin suç oranını düşürmesinden daha önemli olduğunu düşünmektedir. Ancak São Paulo'lular, daha görünür bir polis gücünün, kentte polis devriyelerinin artmasının, gençlerin cezalandırılmasının ve daha hızlı ve sert bir adalet sisteminin önemini vurgulamaktadır. İstanbul'da gençler arasında suçlar daha az önemli bir mesele olarak görülmektedir. Sonuç olarak, São Paulo'lular kentlerinde güvenliğin artırılabilirliğine dair daha iyimserdirler. Bu belki de São Paulo'da İstanbul'a nazaran daha fazla şiddet suçu işleniyor olmasıyla ilişkilendirilebilir. São Paulo'da cinayet sayısı 100.000 kişiye 21 iken bu sayı İstanbul'da 100.000 kişiye 3'tür. São Paulo'da suç oranı daha yüksek olduğu için, güvenlik durumunun iyileştirilmesi ankete katılanlar tarafından, görece daha kolay olarak görülmüş olabilir.

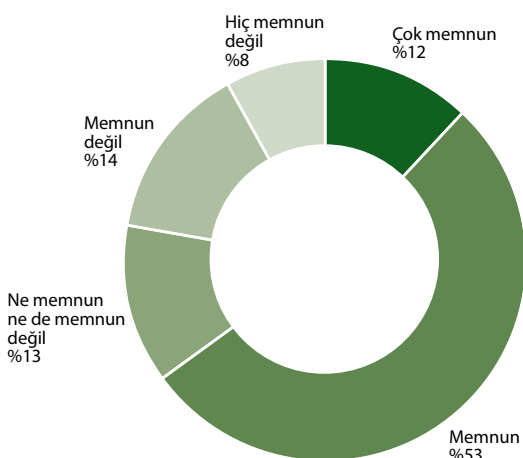
## KENT YÖNETİMİ

Dünyanın en büyük şehirlerinin karşılaştıkları en önemli zorluklardan bir tanesi de, kamu hizmetlerini nüfus baskısına rağmen sürdürebilmektir. Yapılan tahminlere göre, İstanbul'un bugün 12 milyon olan nüfusu, 2017'de 16 milyona, 2023'de ise 23 milyona çıkacaktır (bkz. OECD Territorial Review for İstanbul, 2008). İstanbul'un toplam performansı bazı ana hizmetler bakımından São Paulo'dan çok daha iyidir: Ulaşım ve sağlık hizmetleri São Paulo'ya kıyasla çok daha tatmin edici düzeyde, Avrupalı benzerlerine yakın durumdadır. Bu farklılıklardan bazıları, gelişmekte olan ülkelerdeki mega kentler ile daha gelişmiş toplumlarda bulunanlar arasındaki farklılıkları açık bir şekilde

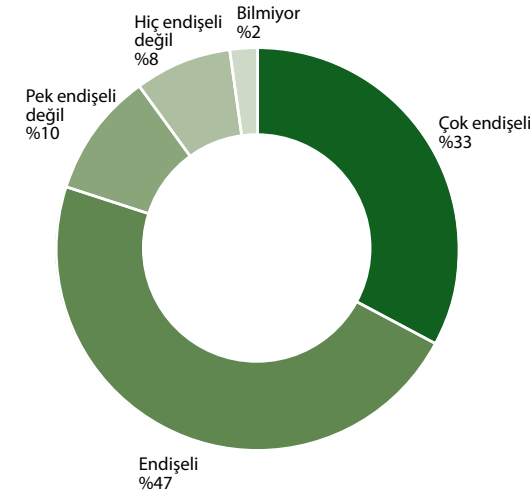
### Yerel yönetim konusunda tatmin



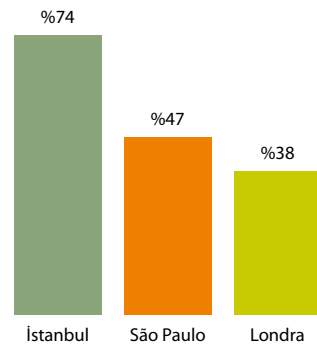
### Belediye başkanından memnuniyet



### Kentte yaşayanlar suç konusunda ne kadar endişelenmekteler?

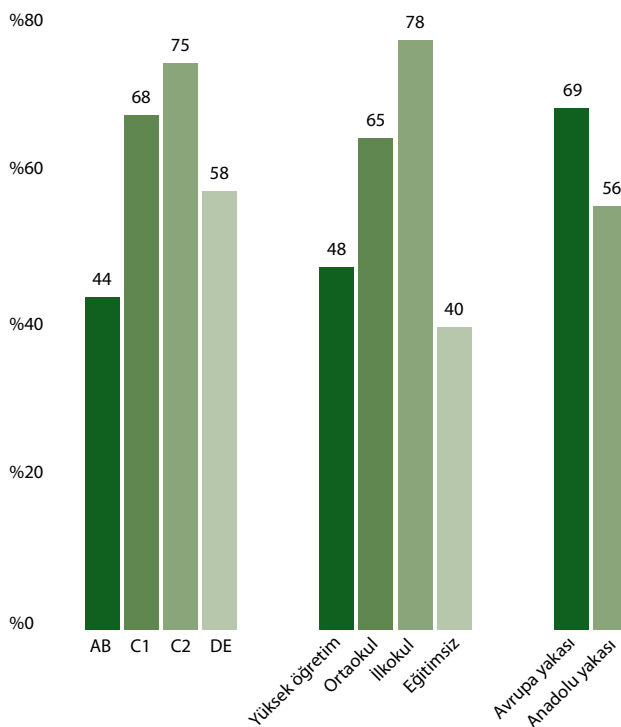


### Kapkağtan ya da fiziksel saldırıdan korkuyor musunuz?

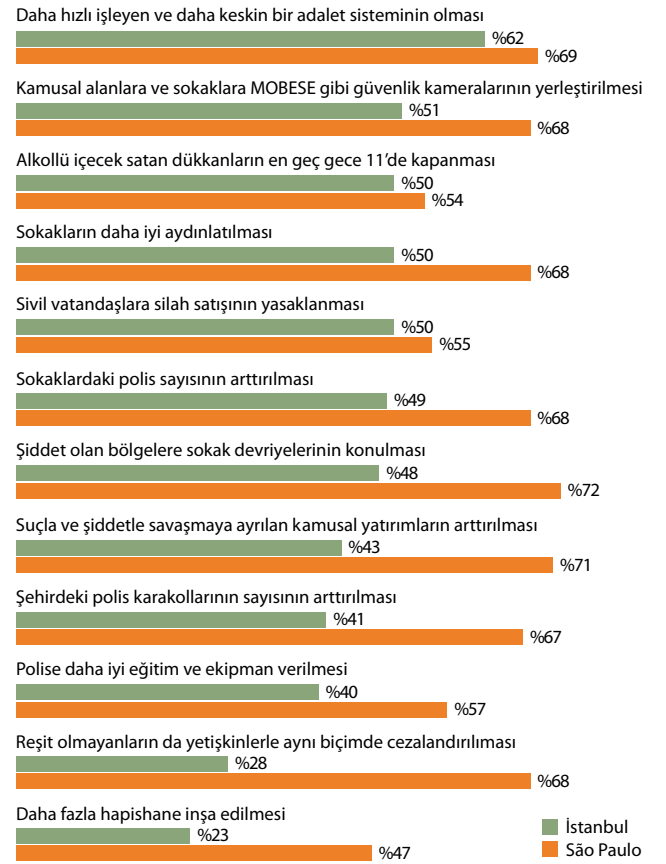


göstermekte ve özellikle de Avrupa ile Latin Amerika ülkeleri arasındaki siyasi ve sivil kültür arasındaki farklılıkları vurgulamaktadır. Brezilya'nın dünyanın en büyük 9. ekonomisi olduğunu, Türkiye'nin 17. sırada olduğunu ve São Paulo'nun gayri safi yurtiçi hasılasının İstanbul'dan daha yüksek olduğunu unutmadan, kişi başına düşen servetin, özellikle de kamu yararı gözetilmeden adaletsiz bir şekilde dağıtıldığı durumlarda, her zaman daha iyi bir hayat kalitesi sağlamadığını görüyoruz. İstanbul sakinleri karşılaştıkları büyük zorluklara rağmen, yerel yönetimleri konusunda, dünyanın başka kentlerinin çoğundan ve São Paulo ile Londra'dan çok daha fazla iyimserdirler.

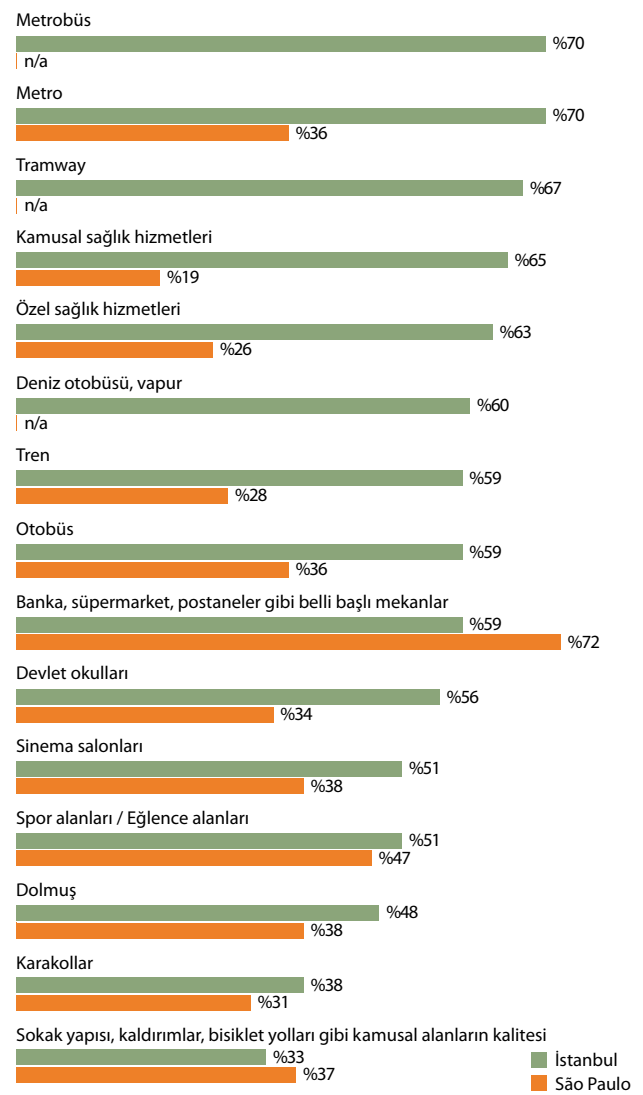
### Sosyo ekonomik sınıflar, eğitim ve coğrafyaya göre belediye başkanından memnuniyet



### Güvenlik nasıl iyileştirilebilir?



### Kent sakinleri belediye hizmetlerinden memnunar mı?



Teknik not:  
IPSOS KMG, 2009 yazında 1.013 kişi ile hanelerinde yaptığı yüz yüze görüşmeler sonucunda bu raporu hazırlamıştır. Veriler, nüfusun bilinen genel profiline göre ağırlıklandırılmıştır.



# İSTANBUL'U DEŞİFRE ETMEK

**Ömer Kanıpak'a** göre İstanbul, tüm yolları Boğaz'a çıkan, buruşuk bir kumaşa, tarih deseni örülü bir kamuflaja benzemektedir.

Uzun yıllar yaşadığınız bir kenti değerlendirmek zordur. Onu güzel veya çirkin yapan tüm detaylara alışmış olursunuz. O devasa organik mekanizmanın bir sakini olarak, nelerin iyi işlemediğini bildiğiniz gibi ona şahsiyet kazandıran tüm karakteristik özelliklerinin de farkındasınızdır.

Dünyadaki mega kentler liginin bir üyesi olarak İstanbul, Avrupa ve Ortadoğu'nun iş, ulaşım, kültür ve turistik merkezlerinden biri olarak kabul edilmekte. Diğer mega kentler gibi İstanbul'un da gerçek nüfusu kesin olarak hesaplanamıyor. Resmi rakamlar bile 40 Avrupa ülkesinden daha kalabalık olan bu kentin nüfusunun 12 ila 14 milyon arasında dalgalandığını belirtmekte. Kent, o kadar büyük ki, komşuları Tekirdağ ve İzmit'in arasında 100 km uzunluğunda bir alanı kaplayarak Kuzey Marmara *megapolis*ini oluşturuyor. 1950'den sonra başlayan kırsal göçten sonra, İstanbul'un hızla artan nüfusu, gecekondu gibi yasa dışı yerleşimler türetti. Bu da, ormanların tahribatı ile ulaşım, sağlık ve eğitim hizmetlerinde aksaklıklar gibi pek çok kentsel soruna neden oldu.

İstanbul halen 39 ilçe belediyesini koordine edebilecek onaylanmış bir stratejik nazım planına sahip değil. Buna rağmen yabancı yatırımcılar kentin hızla büyüyen gayrimenkul pazarına girmeye can atıyorlar. Bunun tek nedeni, İstanbul'un hala yurtiçi ve yurtdışından gelecek yeni sakinleri için olduğu kadar, Avrupa ve Ortadoğu merkezlerine yer arayan küresel şirketler için de bir mıknaş gibi davranması. İlginçtir ki, İstanbul gene de dünyada yaşanabilir en iyi kentler sıralamasında yer bulabilmiş değil. İstanbul'daki yaşam kalitesi Vancouver, Kopenhag veya Londra'nın çok altında kalmakta. *2008 Mastercard Dünya Ticaret Merkezleri Raporu*'na göre, suç oranı çok düşük olmasına rağmen yaşam kalitesi açısından İstanbul değerlendirilen 75 kent içinde 57. sırayı almış. Elli yıldan uzun bir süredir, İstanbul, kentin çeperlerinde gelişen yasadışı yerleşimlerle baş edememiş olmasına rağmen, belediyeler bu bölgeler de dahil olmak üzere neredeyse nüfusun tamamına temiz su, kanalizasyon, ve elektrik hizmetleri sağlayabilmekte. Tüm bunlar göz önüne alındığında İstanbul'da neyin nasıl çalıştığına dair tatmin edici yanıtlar henüz alınabilmiş değil.

İstanbul'un en belirgin benzersiz özelliği coğrafyasıdır. Bu kenti diğer mega kentlerden ayıran en güçlü faktör olan

topografyayı oluşturan elemanlar; tepeler, vadiler ve Boğaziçi'nin kıvrımlı yapısı, kentin dokusunu dramatik olarak şekillendirir. Yerleşimler, ulaşım hatları ve hatta ekoloji tamamen topografyaya bağımlıdır. Arazi yapısı, yönelim hissini yaratarak kent sakinlerinin zihnine bir harita kaydeder. İstanbul'da yaşayan biri daima suyun varlığının farkındadır. Herkes bilir ki, vadilerin eğimleri takip edildiğinde Boğaz'ın veya Haliç'in kıyılarına ulaşmak, tepelere çıkıldığında da suyu görmek mümkündür. Kentteki su yollarının, denizin ve yükselen topografyanın sayesinde, İstanbul'da yaşayan herkesin, sosyal veya ekonomik sınıf farkı olmadan, erişebildiği *manzara*, her yerde hazır ve nazır bir kentsel elemana dönüşmüştür. Üstelik bu eleman kentin dinamik topografyası sayesinde tek bir manzara yerine binlerce farklı manzaradan oluşur.

Bu eşzamanlı veya ardışık manzaralar silsilesi, kenti neredeyse bir sahneye dönüştürerek sakinlerinin kenti görsel duyuyla deneyimlemesini ve tüm kenti bir bütün olarak algılamasını sağlar. Üstelik İstanbul'da bu deneyim, Eyfel kulesi veya London Eye gibi ikonik bir yapıya gerek kalmadan gerçekleşir. Öyleyse, toplu ulaşım için pek çok sorun doğurduğunu kabul etsek de, İstanbul'u özgün kılan en önemli faktörün topografya olduğunu iddia edebiliriz. Yine de, imar kuralları yazılırken veya nazım planlar yapılırken İstanbul'un bu özelliği belediyeler tarafından yeterince takdir edilmez. Genelde, bina yüksekliklerinin sadece arazi alanlarıyla orantılandığı imar kuralları yazılırken, kent düz bir kağıt gibi algılanır; topografyanın yaratabileceği avantajlar çoğunlukla gözardı edilir ve hatta bu imkanlar temizlenmesi, kazınması veya aşılması gerekli engeller olarak görülür.

İstanbul'un bir diğer önemli özelliği ise daha az belirgindir ve açıklaması daha zordur. Bu özelliği analiz edebilmek için ilk başta tuhaf gelebilecek bir benzetme kullanmayı deneyeceğiz: İstanbul, ortasından mavi bir kurdele ile sıkılmış buruşuk bir kumaş gibidir. Uzaktan bakıldığında, bu kumaşın homojen bir dokusu ve kendine ait bir rengi olduğu görülür. Ancak yakından incelendiğinde, bu kumaşın tek parça bir kumaş olmadığı, aslında birbirinden çok da farklı olmayan renklere, tonlara, dokulara ve şekillere sahip kumaş parçalarından oluştuğu anlaşılır. Ancak bu parçalar, kentlerdeki çeşitliliği tarif etmek için sıklıkla kullanılan kırkyama veya *patchwork* benzetmelerindeki gibi

düz açılı parçalar değildir. Bu kumaştaki şekil ve doku daha çok kamuflaj desenindeki amorf lekelerle benzer. Bu desendeki bir tabaka kentin sosyal dokusuna tekabül eder, diğeri kentin topografyası ile çakışır, bir diğeri ise yapıli çevresini tarifler. Bu katmanlar ve şekiller belirgin kurallara sahip değildirler. Tüm beklentileri boşa çıkaran kural tanımaz bu desen, İstanbul'u sürpriz dolu ve dinamik bir kent yapar.

Örneğin, Taksim-Harbiye aksının sonunda şehrin en pahalı dükkanlarının yer aldığı Nişantaşı bulunur. Buranın biraz yanında Feriköy-Pangaltı bölgesi, grid düzenli bitişik nizam apartmanları ve Nişantaşı'na kıyasla nispeten düşük gelirli sosyal yapısı ile Dolapdere'ye inen eğime yerleşmiştir. Ancak Taksim-Harbiye aksının diğer tarafı beş yıldızlı otelleri, açık hava tiyatrosu, kongre ve konser salonları ile bambaşka bir profil oluşturur. Bu şekilde zıt çakışmalara kentin hemen hemen her yerinde rastlamak mümkündür. Bir zamanların en moda mahallesi iken, çöküntü bölgesine dönüşen ve son yıllarda mutenalaşmış Cihangir'in hemen altında, daha düşük gelir nüfusunu barındıran Tophane uzanır. Tophane'nin hemen kenarında ise denize cephesi olan banka ve şirketleri barındıran yapılar yer alır. Bu değişimleri çok kısa mesafelerde yaşatan farklar, kenti tamamen tahmin edilemeyen bir yapıya dönüştürür. Değişen mimari stiller, sokak dokuları, topografik özellikler, mahalle ölçekleri ve yoğunlukları herhangi bir kurala sahip değildir ve bu bölgelerde yaşayanların sosyal ve ekonomik düzeyleri ile de genellikle çakışmazlar. Belki, bu desenin mantığının bugüne kadar belediyelerce yeterince incelenmemiş olması nedeni ile bu kentin nazım planı hiç bir zaman bitirilememekte.

Akademik çevrelerce genel kabul gören batı kaynaklı kent bilimi terminolojisinin İstanbul'daki durumu açıklamaya yetmediği aşikardır. Örneğin, İstanbul'da halkın İtalya'daki veya Orta Avrupa kentlerindeki gibi kamusal mekan olarak kullanabileceği meydanların yokluğundan bahsedilir. Ancak, İstanbul'daki kamusal mekan kullanımı batı terminolojisinden oldukça farklıdır. İstanbul'da çoğunlukla kamusal mekanlar durağan ve çeperleri tanımlı meydanlar değildir. Tam tersine, kamusal mekanlar daha çok insanların hareket halinde olduğu akslar ve bu aksların kesişimlerindeki kavşaklardır. Bu gibi nedenlerden ötürü, ortogonal zonlama prensipleri, mutenalaşma ile baş etme stratejileri veya batı kentlerindeki diğer kentsel taktikler ve metotlar genellikle İstanbul bağlamında yetersiz veya başarısız olur.

Sayılan bu nitelikler göz önüne alındığında, İstanbul'un kendi kentsel diline ait gramerini ve sözlüğünü yaratması gerektiği iddia edilebilir. Bunu geliştirmek için de henüz etraflıca ve kritik olarak analiz edilmemiş kendinden menkul kodların deşifre edilmesi gereklidir. Söz edilen bu kamuflaj deseninin deşifre edilmesi birden fazla mesleki disiplinin koordineli çalışmasını gerektiren kritik bir tahkikattır. Bu araştırma sadece mimar ve kent plancılarının omuzlarına yüklenmemelidir çünkü kent sadece binalardan ve sokaklardan oluşan taştan bir organizma değildir. Sosyologlar, ekonomistler ve hatta psikologlar kentin birbirinden farklı ve aslında uyumsuz parçalarının nasıl olup da bir arada çalışabildiğini analiz etmeli, bu kumaştaki parçaların tekil tonları, renkleri ve dokularının yanı sıra, bu parçaları bir arada tutan dikişlere de ayrıca önem vermelidir. Sosyal, ekonomik, fiziksel ve coğrafi tabakalara denk düşen amorf şekillere sahip bu parçalar arasındaki dikişler, İstanbul diye nitelendirdiğimiz kamuflaj desenli kumaşı bir arada tutan kuvvetler olabilir.



İstanbul'un özgün topografyası, Boğaz, Haliç veya Marmara Denizi'ne açılan beklenmedik manzaralar sunar.

Ali Taşpınar

Ömer Kanıpak, MIT Mimarlık Fakültesi'nde Master'ını tamamladıktan sonra Arkitera Mimarlık Merkezi'ni kurmuştur. Şu anda, merkezin uluslararası ilişkiler ve eğitim projeleri ile ilgilenmektedir.



# KÜRESEL BAĞLAMDA İSTANBUL

**Çağlar Keyder**, artan sosyal ve mekansal eşitsizlikler arasındaki bağlar üzerinden, neo-liberal küreselleşmenin İstanbul'daki sürecinin haritasını çiziyor.



Gayrimenkul yatırım ateşi ile körüklenen şehirde, TOKİ toplu konut blokları, sonsuz trafiğin aktığı TEM'in kenarında, Ataşehir'in metruk arazilerini dönüştürüyor.

Neo-liberal küreselleşme ölçüleri göze alındığında İstanbul'un bir başarı grafiği çizdiğini görüyoruz. Şehir, ulus aşırı şirketlerde çalışan seçkinler için dünya çapında bir iş platformu, küresel bir yaşam tarzını sürdürmek isteyen kozmopolit tüketiciler içinse her şeye erişilebilen büyük bir mağaza. Yeni dikilmiş yüksek katlı ofis blokları, lüks siteler ve gökdelenler, özel alışveriş ortamları vadeden düzinelerce alışveriş merkezi bulunmakta. İstanbul, rakipsiz kültürel mirasını başarılı bir biçimde sergilemekte ve her geçen gün daha fazla sayıda turist çekmekte. Son yıllarda, kent merkezindeki semtler küresel yaşam tarzına uygun bir şekilde güzelleştiriliyor. Beyoğlu ve tarihi yarımada'nın soylulaştırılması ve Haliç'in etrafındaki bölgenin elden geçirilmesi gerek ziyaretçiler gerek de yerliler için yeni kültür ve eğlence alanları ortaya çıkardı. Lüks oteller ve iddialı restoranlar turist gelişleri ve uluslararası toplantılar gittikçe çoğaldığından otellerdeki doluluk oranı içinde olduğumuz krizde dahi çok yüksek, gece hayatı ve yeme-içme kültürü ise artık bütün dünya basınında yazılıyor. Bu başarı öyküsünün tamamen çarpık ve eşitsiz bir gerçekliği yansıttığını söylemek yanlış olur. İstanbulluların şikâyetlerine karşın genelde kent mekanını eskiye nazaran çok daha "bitmiş" bir görünümde: yollar kaplanmış ve temiz, binalar boyalı, yeni parklar düzenlenmiş, ve bütün kentte belediye hizmetleri önceki yıllara nazaran daha iyi işler durumda.

Bu başarı büyük oranda dünya ekonomisinin mevcut yapısının metropolün yeniden canlanmasını talep etmesinden kaynaklanmakta. 1980'lerden itibaren küresel sermayenin denetimi ve yönetimi dünyanın büyük kentlerinin eline geçti. Riskli yatırımlar hızla büyüyerek emlak piyasasını öncü bir sektöre dönüştürdü. Siyasal iktisat alanındaki bu yön değişimi İstanbul'un büyümesini kendi başına açıklayamaz: dünya ekonomisi bir fırsat sunmuş olabilir ancak kenti etkileyen siyaset ve seçkinlerin kente ilişkin projeleri her zaman başarıyla değerlendirilemeyebilir. Esasında, 1990'lara kadar İstanbul treni kaçıracaktı gibi duruyordu. Kendisini popülist modernleşmeye adanmış bir siyasi sınıf ile Ankara bürokrasisine karşı pasif kalan, yeni olanakları değerlendirme konusunda ürkek bir burjuvazi arasında sıkışmıştı şehir. Yöneticiler, küresel bir başarı yakalamak için gerekli olan kaynakları hareket geçirememekteydi. 1994 yılındaki yerel seçimleri kırsal kesimden gelip kentin kenar mahallelerine yerleşen göçmenlerin desteğiyle kazanan muhafazakâr İslamcı AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi), ticari faaliyetleri ve dünyaya açılmayı destekleyici bir tutum izleyeceğini kanıtlayınca durum değişti. Kentin yeni yöneticileri geleneksel halkçı yöntemleri bir kenara bırakıp şehri pazarlamanın yeni yollarını aramaya koyuldular; neo-liberal söylemleri sahiplenmiş tarzları kenti küresel sahneye taşımaya hazırlayan projelerle büyük bir uyum sağladı.

İstanbul'un başarısı seçilmiş yöneticiler ile işadamları arasındaki ittifakın şehrin, yatırım, kültür, ve eğlenceye yönelik

## İstanbul'da ekonomik ve kültürel dönüşüm içeren yaşam aşamaları her zaman konutsal tip ve mekan değişimi ile noktalanmıştır.

küresel imajını ve pazarlama potansiyelini yenileyip bir üst seviyeye çıkarma projesinde yatmaktadır. 1990'ların ortasından itibaren İstanbul aynı parti tarafından yönetilmekte – bu da 1960 sonrasına damgasını vuran siyasal istikrarsızlık göz önünde bulundurulduğunda oldukça sıra dışı bir süreklilik teşkil ediyor. İlk başta, Tayyip Erdoğan'ın belediye başkanı seçilmesi Ankara'nın laik seçkinleri için derhal cezalandırılması gereken bir isyan olarak algılandı. Bu da bozkırdaki baş şehir ile imparatorluktan kalma payitahtın birbirinden uzaklaşmasına neden oldu; ancak çatlak çok geçmeden onarıldı. Özellikle Türk ekonomisindeki liberalleşme sürecinin başarısının ardından şehrin, ülkenin geri kalanı ve hatta ülkenin çevresindeki geniş coğrafya için dünya sermayesinin zorunlu olarak kullanılacağı bir giriş kapısı teşkil edeceği anlaşıldı. Hayati önem taşıyan bu rol riske atılamazdı. Ankara ile varılan karşılıklı anlayış yapılanması ve kurumsallaşması eksik olan özensiz bir 'dünyaya açılma' politikasından şehrin küresel ağlarla bağlantısını daha ciddi ve bilinçli bir platforma oturtma sürecini başlattı. AKP'nin 2002 senesinde iktidara gelişini takiben İstanbul'un belediye eski başkanı (bugünün Başbakan'ı) şehri küresel sahneye çıkartma stratejisine yeni bir ivme kazandırdı.

Resmi girişimler, örneğin uluslararası alanda İstanbul'u gündemde tutan konferans ve kongreler, bu projenin önemli bir boyutunu teşkil etmekteydi. Ancak bundan daha da önemli olanı hükümetin küresel yatırımları şehre çekme arzusu, ne de olsa İstanbul'un iktisadi başarısı liberal projenin başarılı görünümünü desteklemiş olacaktı. Küreselleşme projesinde devlet inisiyatifinin müttefiki olan kent burjuvazisi, bu süreçten yalnızca yeni sektörlerin gelişmesi dolayısıyla (ör. finans ve perakende sektörleri) ve arsa spekülasyonu sayesinde faydalanmakla kalmadı, aynı zamanda kentin yenilenmesi ve dünya sahnesinde sergilenmesine yönelik yeni bir ilgi geliştirdi. Artık İstanbul'da her Avrupa kenti ile rekabet edebilecek türden film, tiyatro, caz ve klasik müzik festivalleri ile müzeler ve sergiler kar amacı gütmeyen özel vakıflar tarafından desteklenmekte. Bu çabalar merkezi hükümet ile şehir yönetimi arasındaki gönüllü işbirliğini de güvence altına aldı: kamusal güçler ile özel sermayenin ortaklığının mahsulü olan İstanbul'un 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilişi bunun en taze belirtisidir.

Betimlediğimiz bu gelişmeler tabii ki bir bedel taşıyordu. Piyasayı denetimsiz bırakan liberalizmin gelir kutuplaşmasına

yol açtığı zaten bilinir; küreselleşmenin getirdiği ölçek ise bu duruma iyice aşırı bir görünüm verdi. Yine de, gelir, tüketim ve yaşam koşullarındaki tüm eşitsizlik ve kutuplaşmaya rağmen kent içinde aşırı bir gerilim gözükmemekte, üçüncü dünya mega kentleri için anlatılan toplumsal ve mekansal çatışma potansiyeli öne çıkmamakta. İstanbul hala 'yumuşak' ve güvenli. Ama yine de bu yeni biriktirilen zenginliğin cefasını orantısız olarak çeken bir grup var: son yirmi sene içinde İstanbul'a göçenler bellerini doğrultamıyorlar. Artık üzerinde gecekondular yapacak arsa yok, vasıfsız işçiler için iş bulma imkanı ise içinde olduğumuz krizden çok daha önce zaten azalmıştı. Bu yeni göçmenler kenar mahallelerde kiracı olarak barınıyorlar; bir de onlara eklenen, şehrin merkezindeki göze hoş gözükmeyen eski mahallelerin 'temizlenmesi' ve 'dönüştürülmesi' sonucu yerlerinden edilen nüfus var. Bugünlerde, küresel kriz ve ekonomik darboğaz koşullarında, kişisel hizmet istihdamından damlayan yetersiz gelirler dahi kuruyor ve yoksulluk halleri iyice belirginleşiyor. Bu perişanlığın kentteki yeni göçmenlerin etnik ve toplumsal kökenleriyle – savaş nedeniyle köylerinden edilmiş Kürt göçmenler, 'Kentsel Dönüşüm' tarafından tehdit edilen Sulukule ve diğer mahallelerden Romalar, Afrika ülkelerinden gelen mülteciler – bir araya gelişi gelir kutuplaşmasından ve yoksulluktan çok daha ötesine, bir toplumsal, kültürel ve mekansal dışlanma ihtimali ile beraber belki de süreklilik kazanacak bir alt proletaryanın oluşma sürecine işaret ediyor.

Binaların yarısının kaçak olarak inşa edildiği ve nüfus artışıyla ancak gayri resmi konut üretim yöntemleri sayesinde başa çıkılabildiği bir şehirde, popülizmin sona ermesi toprağın nihayet alınıp satılabilen bir mal olduğunu ilan etmeye yaramıştı. Devlet politikasının temelini siyasi patronaj fırsatlarını değil ticari kazancı arttırma fikrinin teşkil ettiği anlaşıncaya toprağa yatırım için gerekli koşullar oluşmuş oldu. Alınıp satılabilen bir mal olarak toprak, şehrin uzamsal yayılışını belirleyen en kıymetli spekülasyon nesnesi oldu. Arazi ve inşaat yatırımlarını besleyen esas faktör kamusal altyapı çalışmaları ile otoyol inşaatları oldu. TEM etrafındaki konut ve ofis yapılaşması son yıllara damgasını vurdu; Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kentin uzak çeperlerini çok katlı konut yerleşimine açtı. Projelenen üçüncü Boğaz Köprüsü'ne bağlanacak yolların da, kentin kuzeyinde yeni bir genişleme aksı (ve spekülasyon fırsatı) oluşturması beklenmekte.

1945 sonrası dönemin büyük bölümünde İstanbul'un mekansal momentumu şehirdeki nüfus artışı tarafından tayin edildi. Yeni gelen göçmenlere kaçak evlerde oturmakta olsalar da hizmet götürerek sahip çıkıldı. Yeni yerleşimler belediye hizmetleri, okullar, ulaşım imkânları ve parklarla desteklendi, böylece pek ilham verici olmasalar da nispeten düzgün mahalleler yaratıldı. Bir sonraki aşamada izinler alınıp derme çatma konutlar sıvalı beton ve tuğla apartmanlara dönüştürüldü. Nihayet, bu apartmanlaşmış gecekondular mahallelerinin kimi sakinleri semtlerini terk edip orta sınıfa yönelik yeni yapılan konutlara taşındılar. Zaten, İstanbul'da ekonomik ve kültürel dönüşüm içeren yaşam aşamaları her zaman konutsal tip ve mekan değişimi ile noktalanmıştır.

Mevcut kriz ise emlak piyasalarında yaşanan ve küresel finans balonuyla beslenen mekansal yayılımın riskli boyutunu gözler önüne seriyor. Son on beş yıl içinde, kentteki planlama ve yatırım kararlarını alan ittifaklar şehrin etrafındaki araziye inşaata açmaya ve geliştirmeye hem çanak tuttular, hem de bundan büyük kazanç elde ettiler. Ekonomik büyümeye eşlik eden finansal patlama da bu sürece katkıda bulundu. Sonuç olarak İstanbul, 1997 senesindeki finans krizinden önce Doğu Asya kentlerinde olduğu gibi ya da 2008 yılında küresel iktisadi çöküşe giden yolda Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşandığı gibi, aşırı bir (bitmiş veya tamamlanmak üzere) emlak stokuyla – iş ve alışveriş merkezleri, orta gelirli nüfusa yönelik yüksek apartman binaları – baş başa kaldı. Kredi piyasalarındaki balonun patlaması ise bu yatırımların kazançla dönüşme hayalini suya düşürdü. Nüfus artışının da yavaşladığı göz önüne alındığında bu emlak stoku kiralanıp satılabilecek dek uzun bir süre geçmesi gerekecek. Yatırım ve istihdamın başlıca ivmesinin duraklaması şehrin büyümesini sağlayan çarkın yavaşlayıp kaçınılmaz bir durgunluk dönemine girişimize işaret ediyor olabilir.

Çağlar Keyder bir İstanbullu'dur, ve tarih, kent ve gelişim sosyolojisi üzerine çalışmaktadır. *Istanbul: between the Global and the Local*'ı yayınlamıştır ve Boğaziçi Üniversitesi ve State University of New York at Binghamton'da öğretim görevlisidir.



# İSTANBUL’DA YEREL YÖNETİM

**Sema Erder**, Türkiye’de merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasındaki ilişkileri gözden geçirerek, İstanbul’un planlanmasına ve yönetilmesine dair engeller ile fırsatları tanımlıyor.

Türkiye’de devlet toplum ilişkilerindeki otoriter yapıyı popülist siyasal kültürün yumuşattığını söyleyebiliriz. Bu bağlamda, 1960’lardan sonra hızlanan kentleşmenin yarattığı yaşamsal taleplerle, salt “oy vermeye” indirgenmiş olan demokrasi anlayışı popülizmin yerleşikleşmesine katkıda bulunmuştur.

Türkiye’deki yerelleşme gereği kentleşme süreciyle hızlanmıştır. Merkezi yönetim ne kitlelerin göçünü yönlendirebilmiş, ne de kentlere gelenlerin yaşamsal taleplerini karşılayabilmiştir. Sonuçta kitleler kendi yöntemleriyle “yerel çözümler” üretmiş ve kamu otoriteleri olanlara göz yummaktan başka çare bulamamıştır. Kitleler de, bu oluşuma “göz yuman” popülist siyasal partileri desteklemiş, onları oylarıyla taçlandırarak iktidar yapmıştır. Bir süre sonra, kentlerde karmaşıklaşan sorunlar etkin bir kent yönetiminin gereğini ve yerelleşme taleplerini gündeme getirmiştir.

Türkiye’de yerelleşmenin önündeki engelin “demokratikleşme” olduğu açıktır. Bu bağlamda, “demokrasi için yerelleşme” talepleri, özellikle Kürt sorunu ve bölünme korkusu gibi gerekçelerle kabul görmemektedir. Yerleşik siyasal sistem, “demokrasi için yerelleşme” taleplerini ertelemiştir. Yerelleşme talepleri, kapsamlı bir siyasal ve kurumsal reformdan çok, etkin kent yönetimi için teknik bir konu gibi ele alınmaktadır.

İstanbul ve diğer büyük şehirler için önemli düzenlemenin 1980 sonrası askeri dönemde yapılması tesadüfi değildir. Bu düzenlemeler, çatışmaların kaynağı olduğu düşünülen kentlerde düzeni ve denetimi sağlama amacını gütmektedir. İşin ilginç yönü, acil sorunların çözülmesinin kentlileri memnun etmesi ve hatta bu uygulamaları “demokratikleşme” olarak algılamalarıdır.

Sonuçta, yerelleşme taleplerinin, demokratikleşme ve etkinlik gibi iki farklı eksenden sürdüğü, ancak yerelleşmenin bir demokrasi projesi olmaktan çok kentlerde düzeni sağlamak amacıyla yapıldığında kabul gördüğünü söyleyebiliriz. Türkiye’deki “şehircilik” uygulamaları, siyasal sistemin özellikleri olan “popülizm” ile “otoriterlik” arasında gitgellerle dolu seyir izlemektedir. İstanbul’da kaotik olarak algılanabilecek oluşumlarda bu ikilemin izleri sürülebilir.

İstanbul’daki mevcut iki kademeli yerel yönetim modelinin anlamı da bununla ilişkilidir. Büyük şehir yönetim modeli iki farklı düzlemde karar alma ve uygulama yetkisine sahip belediyelerinden oluşmaktadır. Bu yönetimin Büyük Şehir kesimi makro ölçekli işlerle, ilçe belediyeleri ise, geleneksel belediyecilik hizmetleriyle ilgilidir.

Bu konuda yapmış olduğumuz bir araştırmada, “güçlü başkan-zayıf meclis” olarak tanımladığımız modelin Büyük Şehir Belediye Başkanına geniş ve “saydam olmayan” bir alan bıraktığını gözlemlenmiştik. Bu nedenle, kentteki makro ölçekli kararlar, medyada ve kentteki meslek odalarında eleştirilmektedir. Bu eleştirilerde, “yolsuzluk” söylentileri; kararların tartışılmadan alınması; “anti-demokratiklik”; hukuksal ya da teknik aksaklıklar gibi konular gündeme gelmektedir.

İstanbul gibi sorularla dolu bir kent için, makro ölçekli kararların, bütün kent sakinlerini ilgilendiren çok önemli kararlar olduğu açıktır. Diğer taraftan, yerel yönetimler mali açıdan özerk değildir ve kararların uygulanabilmesi için yeni kaynaklara gerek duyulmaktadır. Yerel yönetimlerin “merkezle” iyi ilişki içinde olması hayati öneme sahiptir. İstanbul’un en zor günleri, yerel iktidarla, merkezi iktidarın farklı siyasal partilerin olduğu dönemlerde yaşanmıştır.

Bugünkü yönetimin Ankara ile aynı partiden olması ve hatta merkezdeki kadroların eski Belediye Başkanı olan Başbakan’ın yakınları olması önemli bir avantajdır. İstanbul’la ilgili makro kararların alınması ve bu projeler için kaynak yaratılmasında merkezle yerel arasında bir çatışma söz konusu değildir. Aksine, “bir İstanbul sevdalısı” olduğunu sıkça dile getiren ve mümkün olsa İstanbul’u yeniden başkent yapacak olan Başbakan’ın, İstanbul’la kişisel olarak ilgilendiği ve hatta bazı kararların alınmasında etkili olduğu da bilinmektedir.

AKP’nin yerel siyasetteki başarısı, ulusal seçimlerde de başarılı olmasına katkıda bulunmuştur. Diğer taraftan, bugüne kadar yapılan uygulamalar değerlendirildiğinde AKP’nin



**Taksim Meydanı modern İstanbul’un en önemli meydanıdır. İsmi, tarihte su dağıtım merkezi olarak kullanımdan alan bölge, bugün ise şehrin popüler kültür ve çağ ruhu temsilcilerinin yolculuklarının başlangıç noktası.**

merkez-yerel ilişkisi konusundaki politikasında önemli bir değişimin olduğunu gözlenmektedir. AKP yönetimi iktidara geldikten sonra, merkezde olmanın avantajlarını sevmiş, “yerelleşme” taleplerinden vazgeçmeye ve hatta uygulamalarında merkeziyetçi eğilimleri güçlendirmeye başlamıştır.

Bu açıdan bakıldığında, makro ölçekli kararlarda merkez gücünü ve etkisini sürdürmektedir. İstanbul’da yaşayanlar ise , sorunları çözecek kararları, merkezden alınsa da, “işbiricilik” olarak kabul etmekte ve desteklemektedir.

Kamu yönetimi ilkeleri ve demokratikleşme açısından, kapalı ve saydam olmayan bir alanda oluşturulan bu kararların tartışılacak birçok yönü vardır. Bu kararları kimlerin, nasıl aldığı ve bu süreçte merkez-yerel geriliminin yaşanıp yaşanmadığı bilinmemektedir. Bu bağlamda, karizmatik ve otoriter bir lidere sahip olan AKP yönetiminin dışı kapalı, cemaatçi yapısı ve sıkı parti disiplini, var olsa bile, bu tür çatışmaların açıkça ifade edilmesini önlemektedir. Kent içinde ilgili çevrelerde, bu tür çatışmaların olduğu yönünde söylentiler dolaşmaktadır. Büyük ölçekli kararlar, neredeyse gerçekleşme aşamasında, eğer medyanın ilgisini çekecek nitelikteyse, kamuoyunun gündemine gelmekte ve daha çok meslek odaları, ya da hukukçular tarafından “teknik” açıdan eleştirilmektedir. Bu arada birçok kararın hukuksal süreçte aykırı bulunarak durdurulduğu da bir başka gerçekliktir.

Diğer taraftan, kentlilerin bu kararların nasıl alındığıyla çok ilgili oldukları söylenemez. Tersine, bu projelerin kentteki ulaşım, su, kanalizasyon gibi temel ve acil altyapı sorunlarının çözümüne dönük olması kitle desteğini arttırmaktadır. Kentteki büyük projelerin sahipliği konusunda “merkez-yerel” arasında bir yarışmanın olduğu ve bu yarışmayı çoğu zaman Başbakan’ın kazandığı da gözlenmektedir. Düzenlenen gösterişli açılışlarda, “halkın sorunlarını çözen Başbakan”, rolünün kamuoyunca bilinmesi ve takdir edilmesinden çok memnun gözükmektedir. Bütün bunlar, kentlerdeki altyapı eksikliğinin giderilmesinin aldığı popüler desteği açıkça

göstermektedir. Başta da belirtildiği üzere, bu yatırımların yapılması, kitleler tarafından kaale alınma, vatandaş olarak kabul edilme ve sonuçta verdiği oyun karşılığını alma olarak kabul edilmektedir. Bir bakıma, bu uygulamalar, geniş bir grubu oluşturan yoksul kentliler için, tıpkı artan sosyal yardımlar gibi, populist politikaların yeni kazanımları olarak kabul edilmektedir.

Buraya kadar aktarılanlardan, İstanbul’daki kent yönetiminin merkeze bağlı ve popülist bir yaklaşımla yönetilmeye devam ettiğini söyleyebiliriz. Bu bağlamda, yapılan yerel yönetim reformlarının “siyasal ya da bürokratik” altyapıya sahip kapsamlı refomlar olduğunu ileri sürmek mümkün değildir.

Bu bağlamda, yapılan yerel yönetimler reformunun “planlama” konusunu salt “işletmeci” yaklaşımıyla “stratejik planlama” uygulamasına dönüştürmesi, kentin makro formuyla ilgili planlama işlevini bürokratik yapının dışında, ne bürokratik ne de siyasi gücü ve sorumluluğu olan IMP’ye devretmesinin çok önemli bir sorun olduğunu düşünüyorum. Her ne kadar IMP’de istihdam edilen kadrolar teknik açıdan donanımlı olsalar da, onların bürokrasi dışında kalması bürokratik-teknokratik güçlerini zayıflatmaktadır. Aynı şekilde, bu proje grubunun yüksek nitelikli kadrosu karşısında, belediyenin mevcut “mütevazı” bürokratik kadrolarının kendilerini “güçsüz” hissetmeleri de söz konusudur. Dolayısıyla, belediye bürokrasisi de kendi bürokratik gücünü kullanamamakta ve karar alanı tamamen siyasetçilere kalmaktadır.

Sonuçta, plan çalışmalarını siyasiler seçici olarak kullanmakta, bazılarını alıp, bazılarını almamakta, ya da değiştirmekte ve sonuçta onlara sadece kendi meşruiyetlerini sağlama işlevini yüklemektedir. Bu çerçevede, yapılan çalışmalardan hangilerinin, hangi gerekçelerle uygulandığı, bu proje grubunda temel kararların nasıl alındığı gibi konular hakkında bilgimiz yok. Buralarda olan bitenleri bir süre sonra, eğer yazarlarsa, burada çalışanların anılarından öğrenebileceğiz.

Bu bağlamda, özellikle kentin makro formu, estetiği ve uzun vadedeki etkinliği açısından geri dönülmez nitelikte değişiklikler yapacak olan ve teknik bilgi gerektiren makro kararların alınmasında dışlananların şehircilik konusunda teknik bilgiye sahip olan, akademisyenler, uzmanlar, teknokrat ve bürokratlar olduğunu söyleyebiliriz.

Diğer taraftan, özellikle AB adaylık sürecinin kent yönetimi açısından etkili olan bazı yeni kavramları gündeme getirdiğini teslim etmek gerekir. Bu bağlamda, özellikle katılım açısından, “yönetişim” ve “saydamlık” kavramlarının yaygınlaşması ve bir yönetim ilkesi olarak kabul görmesi çok önemlidir. Bu çerçevede, gerek kentsel gruplar, gerekse yönetimler yeni katılım biçimlerinin uygulamaya geçirilmesi yönünde önemli çaba göstermektedir. Kentteki yerel yönetimler, artık yasal zorunluluk hale gelmiş olan “yönetişim” ilkesinin uygulanması amacıyla kent konseyleri kurmakta ve sivil toplum örgütleriyle ilişkiler kurmanın yollarını aramaktadırlar. Henüz sadece danışma amaçlı olarak kullanılsa da, bu çabaların kentteki demokratikleşme eğilimlerini güçlendireceği açıktır.

Bu konuda karşımıza çıkan ilk ve en önemli sorun, kentte yaşayan büyük çoğunluğun ya örgütsüz oluşu, ya da daha çok hiyerarşik cemaatçi örgütlenmelere dahil olmalarıdır. Böyle bir kentsel örgütlenme alışkanlığı içinde, açık katılım olanakları kısıtlı olmakta, buna karşılık kliyantalist ilişkiler yaygınlaştırmaktadır. Bir başka önemli sorun, kentte artan kentsel dönüşüm faaliyetlerinden zarar gören grupların örgütlenme ve kendilerini ifade etme açısından yaşadıkları sorunlardır. Burada en çok zarar görenlerin eski kent merkezinde yaşayan Romanlar olduğu gözlenmektedir. Aynı şekilde, kentsel dönüşüm bölgelerinde yaşayan diğer yoksullar ve özellikle kiracılar da örgütsüz gruplardır. Bu çerçevede, bugünkü işleyişi ile “yönetişim”, sonuçta yine çoğunlukçu sistemi güçlendirmekte, dezavantajlı grupları, marjinalleri ya da azınlıkta bulunan grupları dışlamaktadır. Ancak, neyse ki AB süreciyle gündeme gelen “insan hakları”, “Avrupa Kentsel Şartı”, “azınlık hakları” gibi kavramlar, cılız da olsa bu grupların seslerini duyurmaların yardımcı olmaktadır. Türk kentlerine yerel demokrasi, popülizmin ve çoğulculuğun demokrasi olmadığının anlaşılması ve azınlıkta kalan grupların taleplerinin de dikkate alınmasının önemi fark edildiğinde gelecektir.

*Sema Erder Bahçeşehir Üniversitesi’nde profesördür ve kent sosyolojisi, kentsel politikalar, göç ve İstanbul üzerine yazmaktadır. Şu anda, küreselleşme ve konvansiyonel Türk göç politikaları ile ilgili sorunlar üzerine bir projede çalışmaktadır.*



# İLERİDE BİR YOL VAR MI?

**Haluk Gerçek**, İstanbul'un ulaştırma sistemi ve politikaları üzerine genel bir anlatı sunarken, sürdürülebilir toplu ulaşım fırsatlarının altını çiziyor.

Trafik tıkanıklığı İstanbul'da yaşam kalitesini azaltıyor. Bugün yaklaşık 1,8 milyon otomobil kentin yollarını boğuyor. Çekici doğal güzellikleri ve zengin tarihsel yapısı ile İstanbul her yıl yollarına katılan 84.000 otomobili taşımakta ciddi zorluklarla karşı karşıya. Motorlu araç sayısındaki bu çok hızlı artış – 1980'den beri sekiz katından daha fazla – ekonomik büyüme ve dramatik bir nüfus artışı ile birlikte gerçekleşti. Bunun sonucunda İstanbul şimdi insan ve araç seli, yetersiz yol ağı ve oldukça yavaş gelişen bir toplu taşıma sistemi ile zorlanıyor. Otomobil kullanımını teşvik eden yeni kavşaklar ve yol projeleri ile kent, hava kirliliği, tıkanıklık ve doğal ve kültürel mirasının zarar görmesi sorunlarıyla uğraşiyor. 1000 kişi başına yalnızca 139 otomobil düşmesine karşın, motorlu araçlarla ortalama yolculuk süresi 1996'da 41 dakika iken 2006'da 49 dakikaya çıktı. Büyüyen ekonomilerdeki diğer birçok metropol kentte olduğu gibi, İstanbul düşük otomobil sahipliğinde yüksek trafik tıkanıklığı sorunu ile karşı karşıya.

İstanbullular günde ortalama 1,74 yolculuk yapıyorlar. Bu değer 1996 yılında 1,54 idi. Daha ilginç olanı şu: Motorlu araçlarla hareketlilik 1,00'den 0,87'ye düşerken yaya yolculukların payı, aynı dönemde, önemli ölçüde artarak %35'den %49,3'e çıktı. Motorlu araçlarla yapılan günlük yolculukların %40,8'ini karşılayan otobüsler ve minibüsler İstanbul'da yaşayanların yolculuklarında anahtar bir rol oynuyorlar. İş ve okul yolculuklarında önemli bir payı olan servis araçları, başarılı sayılabilecek bir toplu taşıma sistemini tamamlayan önemli bir ulaşım türü. Ancak, toplu taşıma ile yapılan araçlı yolculukların payının geçtiğimiz yirmi yılda %70 dolayında sabit bir düzeyde kalmasına karşın, özel otomobillerin payının %19,3'ten %26,3'e çıkması ciddi trafik tıkanıklığı ve çevre kirliliği sorunlarına neden oluyor.

2009 yılının Haziran ayı sonunda, Ulaştırma Bakanlığı üçüncü Boğaz Köprüsü'nün yerini açıkladı. Bu açıklama, Boğaz'daki ikinci köprü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde depreme karşı güçlendirme için başlatılan ve kentteki mevcut trafik tıkanıklığını daha da şiddetlendiren bakım çalışmalarının başlamasından hemen sonra yapıldı. Bugün, günde yaklaşık 420.000 araç mevcut iki köprüden Boğazı geçiyor. Hükümetin mantığı oldukça basit: Her iki köprü de tıkanmış durumda. Kentin hızla büyümesi ve otomobil sayısının daha da hızlı artması nedeniyle üçüncü, hatta dördüncü ve beşinci köprü gerekli. Fakat bu görüş, ulaştırma planlamasında çok önemli olan ve yol yapımı nedeniyle arazi kullanımında ve kentsel etkinliklerde ortaya çıkan değişikliklerden kaynaklanan “kısırtılmış trafik” olgusunu ihmal ediyor. Oysa, tıkanıklığa bir çözüm olarak gösterilen köprü kendi tıkanıklığını yaratıyor. Kısaca, tıkanıklıktan yol yaparak kaçmak olanaksızdır. Bu çabalar yalnızca, inşaat firmalarının lobileri ve politikacıların koruması ile desteklenen, rant amaçlı arazi spekülasyonu ve yeni “çözüm” arayışlarıyla sonuçlanan sürekli bir kısır döngüye yol açıyor.

Üçüncü Köprü konusunda halkın görüşleri bölünmüş durumda. Bu Köprü'nün geçmesi olası olan Avrupa yakasındaki Tarabya'da ve Anadolu yakasındaki Beykoz'da yaşayanlardan bazıları köprü'nün yaşadıkları yerlerin gelişmesine katkı yapacağını umuyorlar. Ancak herkes bu iyimserliği paylaşmıyor. Üçüncü Köprü'nün şehrin kuzeyindeki doğal çevreyi, özellikle kentin akciğerleri olan ormanları ve su havzalarını, ciddi biçimde tahrip edeceği konusunda kaygılar var.

İstanbul'un ulaştırma politikalarının, kent için düşük karbonlu sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi yaratmakta başarısız olacağına diğer bir kanıt, Ulaştırma Bakanlığı'nın Boğaz Karayolu Tünel Projesi'ndeki tartışmalarda bulunabilirdi. 1,5 milyar US\$ maliyetli, 5,4 km uzunluğundaki, iki katlı ve toplam 4 şeritli bu projenin kentin tarihi yarımadasına her gün yaklaşık 80.000 otomobil getirmesi bekleniyor. Ulaştırma uzmanlarının, meslek kuruluşlarının ve sivil toplum örgütlerinin karşı çağrılarına karşın, projenin ihalesi yapıldı. Fakat, ne bu tünel ne de üçüncü Köprü Projesi İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce yaptırılmış olan kentin Çevre Düzeni Planı'nda yer alıyor.



Vapur iskelesi, tramvay durağı ve Taksim'e bağlanan füniküler sistemi ile yeni bir ulaşım merkezine dönüşen Kabataş'ta, yoğun araç kullanımı trafik tıkanıklığına yol açıyor.

## Trafik sıklığından yeni yol yaparak kaçmak olanaksızdır.

İstanbul'da kentsel ulaştırma uzun bir süredir, genel bir mali stratejisi olmayan, karayoluna dayalı bir politikayla biçimlendi. Büyük ulaştırma projeleri proje bazında geliştirildi ve mali kaynaklar da proje bazında yaratıldı. Artan otomobil sayısını karşılamak için yeni yollar açılırken, aynı zamanda yetersiz raylı sistem ağını yaygınlaştırma eğilimi kentin mali kaynaklarını zorladı: Yalnızca 2001 ve 2007 yılları arasında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ulaştırma projelerine 14,8 milyar TL (9,9 milyar US\$) harcadı.

Günlük yolculuklarının yarısının yaya yapılmasına karşın bisiklet ve yaya yolları siyaset yapımcılar tarafından ihmal edilmiştir. İstanbul'da bisiklet yolculuklarının toplam yolculukların yalnızca %0,05'i kadar olmasının bir nedeni trafik ve hava kirliliğidir. İstanbul'daki bisikletliler ayrıca yağmurda sel suları altında kalan ya da engellerle dolu bisiklet yolları ve yetersiz bisiklet park yerleri ile karşı karşıyadır. Toplam 1004 km uzunluğundaki bisiklet yolu ağından oluşan bir ana plandan söz edilse de bunun ne zaman gerçekleştirileceği konusunda açık bir şey söylenmediğinden yaşama geçirilmesi kuşkuyla gözüküyor.

Bütün bunlara karşın, ulaştırmadan kaynaklanan sera gazı salımlarının azaltılması konusunda bazı gelişmeler var. Türkiye'deki motorlu araç sanayii AB'nin motorlu araçlarla ilgili teknik düzenlemelerini kabul etmiştir. Geçtiğimiz on yılda, kentsel raylı sistem ağı bir ölçüde geliştirildi. Kurşunsuz benzin kullanan katalitik dönüştürücü araçların ve LPG kullanan taksilerin sayılarının artmasıyla karayolu trafiğinden kaynaklanan salımlar azaldı. İstanbul'un Metrobüs Sistemi de karayolu trafiğinden kaynaklanan salımların azalmasına katkıda bulundu. Metrobüs, 40,4 kilometrelik bir güzergahta, ayrılmış şeritler üzerinde 40 km/sa hızla günde yaklaşık 440.000 kişi taşıyor. Bu sistem araç içindeki yolculuk süresini yaklaşık %50 azalttı ve toplu taşıma kullanımını arttırdı.

Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) daha az karbon ve diğer gaz salımı yapacak ve

aynı zamanda gürültü kirliliğini de azaltacak olan dizel-elektrik hibrid araçlarla çevre dostu bir toplu taşıma sistemi geliştiriyor. Şu anda İstanbul'da çok az çalışmada motorlu araçlardan kaynaklanan salımlar ölçülmüştür. CO<sub>2</sub> salımları, genellikle, her bir yakıtın içindeki karbon miktarına bağlı olarak, yıllık benzin, mazot ve LPG tüketimlerine göre tahmin edilmektedir. İstanbul'da karayolu ulaşımından kaynaklanan CO<sub>2</sub> salımının 1990 ve 2007 yılları arasında %37 artarak yılda 6,5 milyon tondan 8,9 milyon tona çıktığı öngörülmüştür. Yaşlı motorlu taşıtlar ve düşük nitelikli kömür kullanımı Türkiye'deki kentlerin üzerindeki kirlilik bulutlarının ana nedenleri olarak görülüyor.

Ulaştırmadan kaynaklanan sera gazı salımları, çok iyi bilinen “üç ayaklı sehpa” örneği ile açıklanabilir: taşıtın yakıt verimliliği, her yakıtın yaşam çevrimi – sera gazlarının atmosferde kalış süresi – ve insanların otomobil kullanma miktarı. Son çalışmalar açıkça göstermiştir ki ulaştırma yatırımının nereye ve nasıl yapıldığı önemli bir fark yaratmaktadır: Ulaşım seçeneklerinin daha fazla olduğu ve yürümenin daha kolay olduğu yerlerde insanlar daha az otomobil kullanmaktadır. Otomobille yolculuk taleplerini azaltan yatırımlar çevre ve ekonomi için de faydalıdır. Sürdürülebilir stratejilerin uygulanabilmesine ilişkin olarak en büyük kaygılardan biri uzun dönemli etkilere yeterli dikkatin gösterilmesi konusundaki gereksinimdir. Sera gazlarının azaltılması ve hava kalitesinin iyileştirilmesi daha çok gelecek kuşakları ilgilendirmektedir. Ancak, dört ya da beş yıllık hizmet süreleri göz önüne alındığında, politikacıların acil gereksinmelere odaklanması ve uzun dönemli sorunları görmezden gelmeleri oldukça kolaydır. Bunun sonucu olarak, hükümetler çözüm için, düzenleme, iletişim ve fiyatlandırma gibi talep yönetimini temsil eden önlemler yerine, arz politikalarını temsil eden önlemleri tercih etmektedir. Tıkanıklığın azaltılması için talep yönetimi önlemlerinin altyapı üretimine kıyasla daha pahalı olduğu, ancak uygulanmalarının mali açıdan uzun vadede daha karlı olduğu bilinmektedir. Bugün artık geniş ölçüde kabul edilmektedir ki hiçbir politika tek başına ulaşım sorunlarımızı çözemez. Örneğin, tıkanıklığı yenmek için yeterli altyapı üretemeyiz. Bunun yerine, birbirini tamamlayan çözüm önlemlerinden oluşan bir paket bu önlemlerin her birinin tek başına uygulanmasından daha etkili olacaktır. Örneğin, toplu taşıma sistemini iyileştiren yatırımları yaparken otopark kontrolü ve tıkanıklık fiyatlandırması önlemlerini de birlikte uygulamak otomobil kullanımını önemli ölçüde azaltabilir. Toplu taşımanın hizmet kalitesini iyileştirirken, kent merkezlerindeki otomobil kullanımını azaltmak için tıkanıklık fiyatlandırması ve otopark politikaları gibi politika seçeneklerini uygulamak gereklidir.

İstanbul'da karayolu ulaşımının yönetiminde Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi anahtar bir rol oynar. Ancak trafik düzenlemeleri ve bunların uygulanması konusundaki sorumluluklar sayıları 10'dan fazla bakanlık ve otoriteye dağılmıştır. 2002 yılında İstanbul'da yapılan 1. Kentsel Ulaştırma Şurası'nda yapılan bir çalışmada, kentsel ulaştırmanın planlanması, yatırımlar, işletme ve yönetiminden kısmen sorumlu olan 17 yerel ya da ulusal otorite olduğu belirlenmiştir. Bu bölünme, etkinliklerin planlanmalarını ve koordinasyonunu son derece güçleştirmektedir. Bakanlıklar arasında daha etkin koordinasyonu ve uyumlu karar vermeyi sağlayacak mekanizmalar İstanbul'daki ulaşımın iyileştirilmesine önemli katkılar sağlayacaktır. Düzenleme sorunlarını çözmek amacıyla, İstanbul'da ulaştırmanın koordinasyonu için yerel bir otoritenin kurulması konusunda bir yasa tasarısı hazırlanmıştır.

İstanbul Metropolitan Alanı'nda mekansal planlama ve kentsel gelişme, üst-ulusal, ulusal, bölgesel ve kentsel ölçeklerde karar veren çok çeşitli birimler tarafından kontrol edilmektedir. Aynı zamanda, İBB aşırı nüfus, göç, yetersiz politika programları, yasa dışılık ve verimsiz bir denetim sistemi ile karşı karşıya. Fakat çok açık görülüyor ki büyük ulaştırma projelerinin kararları, İstanbul'da hazırlanan ana planlar yok sayılarak, hala Ankara'da alınıyor.

*Haluk Gerçek İstanbul Teknik Üniversitesi'nde İnşaat Mühendisliği profesörüdür. İlgili alanları ulaştırma politikaları ve planlaması, sürdürülebilir ulaştırma ve ulaştırma projelerinin iktisadi ve mali değerlendirmeleridir.*



# İSTANBUL’UN SEÇİMİ

**Asu Aksoy**, küreselleşme ve kültürün İstanbul’un çehresine olan etkilerine dair kışkırtıcı değerlendirmesinde, şehrin dünya sahnesine yeniden çıkışına eşlik eden yeni bir açıklık siyasetinin potansiyeli üzerine düşünüyor.



Taksim Meydanı’ndan başlayarak, tarihi Pera bölgesini kat eden yayalaştırılmış İstiklal Caddesi 24 saat boyunca canlılığını korur.

Türkiye’nin ivme kazanan Avrupa Birliği üyeliği müzakereleri ve İslamcı AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi) hükümeti içindeki neo-liberal vizyonun popülerliği bağlamında, son on yılda, kendinden daha emin bir şekilde dışa açılan, küreselleşen ve liberal düşünceli bir İstanbul ortaya çıkıyor. İstanbul’daki bu değişim, Türkiye’nin geri kalanı için de olumlu bir işaret; zira İstanbul yalnızca ülkenin fiilen lider şehri olmakla kalmıyor, aynı zamanda Anadolu’nun da bir mikrokozmosu olmayı sürdürüyor. İstanbul’un, Anadolu’nun dört bir yanından gelen yoğun göçmen nüfusu, ülkenin geri kalanıyla olan bağlarını koruyor. Bu nedenle eğer bu 15 milyonluk mega-kent “dünyayla birliktelik” olarak telaffuz edilebilecek – açıklık, liberalizm, pragmatizm, demokratik kültür ve küresel şebekelere bağlılık gibi mefhumların bir bileşimi – perspektifinde sebat edebilirse, bu ivme Türkiye’nin daha güçlü ve derin bir şekilde dünya arenasına eklenmesine yardımcı olabilir. Böylece Türkiye, ülkeyi tecrit eden, vatandaşlarını taşralılık ve yalnızlığa mahkûm eden içe dönük tarzının kalıntılarından kurtulabilir.

2007’deki Hrant Dink cinayeti, bu yeni kültürel yönelimin geçici ve kırılğan doğasını görünür kıldı. Ermeni asıllı İstanbullu bir gazeteci-yazar ve sivil haklar aktivisti olan Dink’in aşırı milliyetçi çevrelerle ilişkisi olan bir genç

**Küreselleşme, şehrin kentsel alanları ve kültürel pratiklerini açılmaya zorluyor ve beraberinde buna paralel bir kültürel değişim sürecini getiriyor.**

tarafından, yayımladığı gazete binasının önünde öldürülmesi gösterdi ki, eğer son yirmi yıllık süreçte Türkiye’nin zihniyet dünyasının açılması, çeşitlenmesi ve yeniden yorumlanması hasıl olduysa; buna, ortak paydaları “açıklık korkusu” olan tutucu kesimlerin birbirine yakınlaşmaları eşlik etti. Tezahür etmekte olan şey, yol açtığı gerilimlerce meydan okunan açıklık kültürünün ne denli dayanıksız olduğu. Bu nedenle, İstanbul’un kent kültürünün nasıl gelişeceği sorusu, Türkiye’nin, küresel dünya düzeni içinde hangi pozisyonu benimseyeceği sorusunun merkezinde duruyor. İstanbul’un, açıklık erdeminin altını çizme, gerici ve milliyetçi kapanış çağrılarına karşı olma ısrarı, bu noktada belirleyici olacak.

İstanbul’un küresel oyun sahasına doğru çekilişi, yerleşik düşünce ve davranış kalıplarını zorluyor. Küreselleşme, yeni tüketim sahaları ve biçimleri olan, emlak ve hizmet sektörlerine giren para akışı hızlanan, metalaşma yoluyla mahalli kültürleri küresel entegrasyona dahil eden yeni mekanizmalara sahip yapısıyla, şehrin gündelik yaşamına geri dönüşü olmayan bir şekilde girerek kentsel alan ve kent kültüründe değişimi zorluyor. Fakat yine de, bu küreselleşme sürecinin şehrin kültürel hayatında ne şekilde dünyayla birlikteliğe çevrileceği belirsizliğini koruyor. Şehir, kendini modern küresel dünyaya açtıkça, İstanbul’un karşısındaki mesele açıklık ve kapalılık arasındaki seçimden ziyade, açıklık biçimleri arasında yapacağı seçim gibi duruyor. Bu tartışmanın önemli bir noktası, şehrin, dünya açıklığının demokratik biçimini güçlendirerek radikal neo-liberal politikaları dengeleme potansiyeli geliştirebilmesi. Şu anda İstanbul’a saldırmakta olan kentsel küreselleşme ve onun inatçı güçleri altında, açıklık, piyasaca belirlenip şekillenen şahsî çıkarlar kültürü noktasına indirgenebilir. Bu bağlamda İstanbul’un seçimi, dışlanmış ve mağdur edilmişleri güçlendirerek demokratikleşmeyi derinleştirme yönünde bir açıklıktan yana olmalı. Tertip edilecek bu açıklık kültürünün unsurları, küreselleşen İstanbul’da hazır mı, oluşmakta mı, ya da aslında hiç mevcut değil mi, henüz meçhul.

Esasında İstanbul, yeni bir kentsel küreselleşme sürecine girdi. 2007 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Zincirlikuyu’daki 100.000 m<sup>2</sup>’lik arazisini bir Türk iş grubuna 800 milyon dolar karşılığında sattığında, bu merkezi iş alanındaki arsa fiyatları kayda değer bir biçimde arttı. Bundan kısa bir süre sonra, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri [İETT]’nin, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün arazisinin hemen yanında bulunan 46.000 m<sup>2</sup>’lik garajının ihale sürecini tamamladı. Arazi, merkezi Dubai’de bulunan bir emlak şirketine, gelecekte – İstanbul’un en yüksek binası olacağı öngörülen ve maliyeti 5 milyar dolar olan ama şu anda askıda bulunan – İstanbul ‘Dubai Kuleleri’ yapılması planıyla 705 milyon dolara satıldı. Belediye’nin bu satışıyla birlikte, bölgedeki emlak fiyatları, Londra ve Tokyo’nun belli başlı ticaret bölgelerindeki ortalama fiyatları aşarak metrekare başına 15.000 dolara yükseldi. Arazi fiyatının, bu iki satış arasında şaşırtıcı bir biçimde iki katına çıkması küresel emlak yatırımcılarının İstanbul’a olan iştahını gösteriyor.

İstanbul’da mebzul miktarda arazi var. İstanbul’daki arazinin küresel ticari ilgiye mazhar olması, 1980’lerin ortalarında olduğu gibi, şehrin bir bölgesiyle sınırlı değil. Şehrin çevresinde konuşlanmış kamu arazileri, geniş ölçekli özelleştirmeler ve bayındırlık girişimleri için birer birer gündeme geliyor. Kamu idarecileri ve belediyeler, bu arazilerin satışını hızlandırmak için hiç vakit kaybetmiyor. Galataport ve Haydarpaşa bölgeleri gibi, Boğaz’ın Anadolu ve Avrupa yakasındaki iki kilit giriş noktasında bulunan araziler, imâr için şimdi yeniden düşünülüyor. Özelleştirmeyi destekleyen siyasi bir idarenin de olduğu hesaba katılırsa – Başbakan Erdoğan yakın zamanda, görevinin ülkesini pazarlamak olduğunu açıklamıştı – İstanbul, küresel sermayenin kendisini istila edişine daha sık tanık olacak.

Nitekim, küreselleşmenin İstanbul’daki bu yeni dönemi öncelikle emlak sektörü odaklı. Çağlar Keyder’in işaret ettiği gibi, “arazi sonunda bir meta oldu”. Geniş kapsamlı kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde, düşük kaliteli evlerden ya da metruk ama tarihsel olarak değerli mülklerden oluşan mahalleleri hedef alan yeni siyasal girişim, tam olarak bu bağlamda değerlendirilmelidir. Hem yerel hem de merkezi siyaset üreticileri, bir sonraki yatırım dalgasının ihtiyaç duyacağı altyapıyı yerleştirmek için, kendilerinden geçmişçesine metropolle ilgili vizyonlar çizip planlar hazırlıyorlar. Meteliksiz belediye idarecileri, güçlü yatırım ve inşaat şirketlerince yürütülecek geniş ölçekli projeler için çözüm yolları arıyor.

Başbakanlık Toplu Konut İdaresi (TOKİ) başkanı, İstanbul’un konut stoğunun yarısının (takriben 3 milyon bina) önümüzdeki yirmi yıl içinde değiştirileceğini, faaliyetin 20 kenar mahallede başlayacağını açıkladı. İstanbul’un sakinleri – tarihî surların içindeki Sulukule ya da Süleymaniye’dekiler yahut Pera bölgesindeki Tarlabası veya şehrin batısındaki Zeytinburnu’ndakiler – belediyenin, nakit ödeme karşılığı ya da kentin çeperlerindeki yeni binalara tevcih yollu istimlâk programına tâbi durumdalar. Bu nedenle, Beyoğlu’ndaki, metruk Rum-Ortodoks kilisesi





Christos Konstantinou

1980'lerden beri, gecekondu apartmanlara dönüştürülmüş veya yerlerini toplu konut blokları almıştır.

ve 19. yüzyıldan kalma köhne evlerle dolu sokaklarıyla, tarihî Tarlabası semti – ki şu anda, Türkiye'nin güney-doğusundan gelip burada Roma kökenli ve kaçak Afrikalı göçmenlerle beraber yaşayan Kürtler tarafından yerleşim alanı olarak kullanılmakta – temizlenmesi için hedef alındı. Bu, buradaki evlerin, park alanları ve alışveriş sahaları olan “göz alıcı” rezidanslara dönüştürülmesini gerektirecek; binaların dış yüzeyleri ise, mahallenin kendine has özelliklerini taşıyacak yegâne kalıntıları olacak. Şehrin karşı yakasında, inşaat şirketleri, mahalleleri tamamen yıkmaya çok yakında başlayacak. Sürüncemede olan kentsel alanları para kazandıran varlıklar haline getirmeyi amaçlayan yenileme ve dönüştürme gündemi ise uygulamaya konuyor: Şehrin yakın zamanda artan refahının, turizm, kültürel miras, alışveriş, eğlence ve geniş ölçekli etkinliklere yönelik taleplerini karşılayacak mekanları inşa projesi.

Küreselleşmenin bu yeni döneminde, küresel sermaye, artık şehrin endüstriyel profilinde yer almayan, en kârlı alanlarını işgal ediyor. Yatırımcılar, birinci sınıf konutlara, eğlence ve alışveriş olanaklarına ve tabiatıyla kültürel turizme hızla artan tüketici talebinin cazibesine kapılıyor. Endüstri sahaları birer birer dönüştürülüyor. Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş'ın da dediği gibi, “İstanbul sanayi şehri kimliğinden sıyrılmalı. İstanbul, bugünden itibaren, bir finans, kültür ve kongre turizmi merkezi olmalı.” Daha şimdiden, bu değişikliğin sonuçları, Anadolu yakasında Marmara Denizi kıyısında bulunan Kartal ilçesinde, üzerinde 100'den fazla fabrika yerleşkesinin bulunduğu 550 hektarlık (5,5 km<sup>2</sup>lik) bir arazinin, çevre düzen planı Zaha Hadid tarafından hazırlanmış olan kentsel yenileme projesinde görülebilir. Projenin bir parçası olarak, Kartal Belediye eski Başkanı, 1000 adet tekne ve oteller, rezidanslar ve plazalar ihtiva edecek bir marina projesi geliştirmek için yabancı yatırımcılardan beş milyar dolarlık bir kaynak sağlama planı olduğunu açıklamıştı. Buna istinaden, Kartal'da fabrikaları olan 26 adet arsa sahibi, üretim merkezlerini başka yerlere taşıyor ve peşlerinden koşulan arazilerini alışveriş ve eğlence merkezlerine dönüştürmek için hazırlanıyor.

1980'lerin ortalarında başlayan İstanbul'u küreselleştirme projesi bugün tam anlamıyla gerçekleştiriliyor. Fakat bu durum, kentsel küreselleşmenin yeni bir dönemi. 1980'ler ve

# İSTANBUL'UN GECEKONDULARI

**Orhan Esen**, İstanbul'daki kaçak yapılaşmanın kökenlerini ve sosyo ekonomik gerçevesini anlatıyor.

Aslında teknik bir terim olan *gecekondu*, Türkiye'nin 1945 ve 1985 yılları arasında yaşadığı sanayileşme ve kırdan kente göç süreci sırasında yaşanan self servis kentleşme sırasında ortaya çıkmış olan spesifik bir konut ve yerleşim tipolojisine günlük dilde verilen isim. Gecekondu, bir gecede kondurulmuş anlamına geliyor. Bu terim, çeşitli kaçak yerleşim ve bina tipolojilerini de içine alarak evrimleşti. Terimin kullanılışı, gerek konvansiyonel gerekse devlet güdümündeki konutlaşma modelleri başarısız olunca, özellikle de bu kitlesel göçün birinci dalgası sırasında yaygın bir şekilde görülen dipten gelen spontan bir hareketi ortaya koymakta.

İstanbul'da yaşanan bu arazi işgalleri hiçbir bakımdan yasal değildi, bununla birlikte, hükümete, kentleşmenin maliyetlerini ve siyasi güçlüklerini göçmenlerin sırtına bindirme imkanını verdiği için izin verildi. Böyle yapılırken da, iş dünyası emek maliyetlerini hesaplarken konut harcamalarını göz önüne almak zorunluluğundan kurtuldu, siyasetçiler ise toprak karşılığında oy isteyebildiler. Bu düzenleme, yeni gelenler kendilerini geçindirebildikleri sürece kabul gördü; kendi bahçelerinde yiyeceklerini yetiştiren, yakınlardaki sanayi işletmelerindeki işlerine yürüyerek giden kentin bu yeni sakinleri, kentsel yaşamın maliyetlerini düşürebiliyorlardı.

Bunların hepsi de, o zamanlar kentin periferisinde yer alan kamuya ait arazilerin duruma müsait oluşuyla mümkün oldu. *Gecekondu*ların sakinleri, yoğun kentleşme dönemlerinde ortaya çıkan toplu istimlak ve ekonomik ihraç durumlarından kurtuldular. Bunun yerine, fazla değişmek zorunda kalmadan, hem kırsal hem de kentsel olan, kendi kendine oluşmuş bahçeli evlerin bulunduğu bir kentte yaşamaya başladılar. Eski *gecekondu* yerleşimlerinin isimlerinin çoğu *tepe* ile biter, bu durum kentin yeni sanayi bölgesinde bulunan dik yamaçlara yerleştiklerinin göstergesidir. *Gecekondu*ların ortaya çıkışını, dört ana aks boyunca gerçekleşen sanayi yatırımları izledi: Haliç, rıhtımın yakınında ve hemen yanı başında bulunan nehir vadilerinde kurulmuş ilk sanayi yerleşimidir: tarihi kuzey uçta yer alan Büyükdere; Batı (eskiden Londra asfaltı olarak bilinen E5 oto yolu boyunca) ve Doğu'ya (Ankara asfaltı boyunca) doğru iki ana arter, bunların her ikisi de Marmara sahilinin arkasında yer alan daha eski sanayi yerleşimlerine de hizmet etmekteydi. Ulaşım kıyılarından yol ağlarına kayınca, Boğaz'daki eski sanayi yerleşimleri de, çok daha mütevazı koşullarda olmakla birlikte gecekondulaşmaya başladı.

Buralarda yaşayanlar kendi cemaatlerini ve kendilerine ait ekonomik ağları kurdular: mahallelerini

kurdular, tüketici mallarının nakliye ve dağıtımını ile uğraştılar ve hatta zaman zaman yaşadıkları evlere dağıtmak üzere su ve elektrik altyapılarını bile kurdular. Yetkililerle yaşanan çatışmalar ve yıkımlar hiç eksik olmuyordu ancak bir yıkım yapıldıktan hemen sonra, yakındaki bir arazide yeni evler inşa ediliyor, terk ettikleri arazi ise, daha etkili siyasi aktörlerin desteğindeki başka göçmen grupları tarafından işgal ediliyordu.

1960'ların başında, gece kondu yerleşimleri yeni göçmenlerin çoğunluğu tarafından konut sorununa bir çözüm olarak resmen kabul edilmişti. Bu tarihten başlayarak İstanbul'da özgün bir sosyo-politik iklim yaşamaya başladı, orta sınıflar arasında, *gecekondu*lara karşı ilk başta duyulan kuşku geçici olarak azaldı. Bu sempati ve tanıma dalgası İstanbul'un emekçi sınıflar tarafından işgal edildiği 1970 yılı Haziran ayı olaylarının ötesine değin sürdü. Böylece, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, gecekondularda yaşayanlar, өзlerinde var olan kırsal yoksulluğu, bir kuşaklık bir süre içinde nispeten refaha dönüştürebileceklerini anladılar. Kentin nüfusu 4 milyon civarına geldiği dönemde, bir zamanlar çıplak olan yerleşimler, çoktan çiçekler içinde bahçeli mahallere dönüşmüştü. Ancak, 1980'lerde ve 1990'larda gerçekleşen geniş ölçekli kentleşme nedeniyle, bu tür durumlar, kaçak kentleşmenin altın çağı olarak anılır oldular ve bazı İstanbul'lular tarafından göçün 'masum' dönemi olarak hatırlandılar. Bunun sonucu olarak da *gecekondu*, tıpkı ortaya çıktığı hızla, İstanbul'un tarih sahnesinden kayboluverdi.

İstanbul'u bugün bulunduğu hale getiren, 1980'lerde başlayan 'neo-liberal devrim'dir: burası artık, inşaatçıların eski *gecekondu*ları orta sınıf standartlarına göre tadil ettikleri bir *post gecekondu* kentidir. Sosyo-ekonomik heterojenlik artık bu *post gecekondu* koşullarını tayin etmekte ve eski göçmenlerin ekonomik statülerini iyileştirmelerine yardımcı olmaktadır. 1999 depreminden sonra kaçak olarak elde edilmiş mülklerin kamulaştırılmasına ve kaçak kentleşme yoluyla elde edilen imar haklarını ikinci sınıf konuma indiren bir 'yukarıdan aşağı neo liberalizm' gündemi oluşmuştur. Bu da, kentsel bölgelerin üretimine egemen olan yeni geniş ölçekli yatırımcıların ve aktörlerin güçlenmesi ile sonuçlanmıştır.

*Orhan Esen bağımsız bir kentsel araştırmacı, yazar ve şehir rehberidir. Şehirdeki performanslar, kentsel barınaklar, ulaştırma, çevre ve kentsel kimlik üzerine yazmaktadır.*

1990'lar boyunca, küresel vizyon, kısmî ve parçalı başarılar elde etti. Küreselleşmenin bu erken safhası, ne şehrin büyük bir kısmına uzanabilen ne de vatandaşların gündelik yaşamlarına geniş bir etkide bulunabilen emlak gelişmeleriyle (alışveriş merkezleri, rezidanslar ve şirket genel merkezleri) şekillendi. Bunlar daha çok, şehrin, Türkiye merkezli büyük sanayi sermayesinin oluşturduğu küreselleşen eliteye özgü projeler olarak kaldı. Bu nedenle, İstanbul yeni milenyumda iki farklı öze sahip bir şehir olarak girdi. Şimdi ise daha fazla arazi piyasası sahasına çekildikçe, şehrin her noktası bu radikal değişime maruz kalıyor ve bütün İstanbul, geri dönüşü olmayan geniş ölçekli kentsel dönüşüm sürecine atılıyor. Bu, merkezi ve yerel siyasi iradeyle ekonomik çıkarların ittifakına dayanan karşı konulamaz ve kapsayıcı bir dönüşüm; fakat şehre giren küresel sermayenin kapsamı ve çapı da unutulmamalı.

Kentsel küreselleşmenin bu yeni dönemi yalnızca emlak sektörüne dayanmıyor. Bu aynı zamanda kültürel bir proje. Kamusal alanlar, tasarım ve işletme projeleriyle dönüşürken

(küresel gayri menkul yatırım şirketlerinin istisnasız uzantıları), şehrin kamusal sahası, tüketim ve eğlence üzerinden tanımlanan bir ticari teşebbüs halini alıyor. İstanbul'un merkezi iş alanı Maslak'ta yakın zamanda açılan Kanyon alışveriş merkezi, kentsel alanın hiper-tüketim kültürüne nasıl dâhil edildiğini göstermesi bakımından anlamlıdır. Yaklaşık 38.000 m<sup>2</sup>lik bir alanı kaplayan bir kompleks olarak Kanyon alışveriş merkezi, kelimenin tam manasıyla, devasa bir kamusal alanı zengin orta-sınıf tüketim arenasına dönüştürür. Bu, yalnızca basit bir alışveriş deneyimi değildir. Yapıdaki dört kat, sık müşterilere hitap eden dükkânların, geleneksel yiyecekleri tasarımcıların elinden çıkmış etiketlerle satan bakımlı sokak satıcılarının ve gösterişli sokak ışıklandırması ile dekorasyonunun sıraladığı bir sokakta bulunma hissi uyandıran, kanyona benzeyen açık hava ortamı etrafında dolanır. Lakin binayla ilgili tanıtım broşürleri, yürüme alanlarının çoğunun doğal ışıkla kaplanıp iklimlendiğiyle ve açık havanın, ziyaretçilerin her mevsimde aşırılıklardan



etkilenmeden eğlenmesine izin verdiğiyle övünür. Yani Kanyon’un sunduğu, şehrin deneyimi ve sokaklarının çeşitliliğinin yeni bir yorumu ve kültürüdür.

Benzer şekilde, yerel idareciler, kültürü, mahallelerin yenilenmesini sağlayacak bir araç olarak kullanarak geniş kapsamlı programları yürürlüğe sokuyorlar. Beyoğlu Belediyesi, özel tasarımcılara, eski Beyoğlu semtinin harap kısmındaki bir sokağı baştan aşağıya, Fransız hayat tarzı modelinde tematik bir sokağa dönüştürmesi için izin veren ilk merci oldu. Sokağın ismi *Cezayir Sokağı*’ndan *Fransız Sokağı*’na dönüştürüldü. Sokak döşemesi, heykeller ve duvar resimlerinden restoran girişlerinin tasarımına dek her şey Montmartre imgesi yaratmak için stilize edildi. Bir zamanlar kamusal bir alan olan sokak, şimdi dışarıya müzik yayını yapmayı, mimari çizgileri ve pazarlamayı dikte eden bir ticari şirketçe yönetilen bir ticaret alanı. Hatta “müşterilerin” akışını gözetleyecek güvenlik görevlilerinin sokağın girişine konulduğu bile vaki oldu.

Yeni kentsel dönüşüm projeleri ve konut yatırımları, kent yaşamına dair kültürel bir yaklaşımla beraber geliyor. Kültür, hayat tarzını yükseltmek için kullanılıyor. İstanbul’un Anadolu yakasındaki toplu konut geliştirme projelerinden biri olan *My World Ataşehir*’in pazarlama fikrine göre, yeni şehir kültürü, “Burada aradığınız hayatı bulabilirsiniz” düsturu çerçevesinde kusursuzca ve bütünüyle düşünülmüş bir dünya tahayyülü ile biçimleniyor. Konut sakinleri, kendi kendilerine yeten çevrelerinde, kendilerine benzeyen insanlarla beraber, başkalarıyla (karşı komşularıyla bile) muhatap olmak zorunluluğu duymadan

## Yeni bir açıklık siyasetine, “farklı bir küresel model mümkün” nosyonuna bağlı yeni bir perspektife, su götürmez bir biçimde ihtiyaç var.

mutlu bir şekilde yaşıyorlar. Adacıklarından, işe gitmek ya da haftasonları birkaç parça kültürel miras ya da sanat için şehir merkezine seyahat etmek dışında ayrılmak zorunda kalmıyorlar.

İstanbul’da kültür ve onun çeşitli göstergeleri yön değiştiriyor: Antropolojik olarak bir yaşam biçimi, iktisadî anlamda bir iş fırsatı ve sembolik düzeyde iktidar ve statü koltuğu. Sanata ve kültüre yatırım yapmak günün modası olmuş durumda. Büyük holdingler ve onlara bağlı vakıflar, sanat ve kültür merkezleri inşa etmek için uygun yerler bulmak konusunda birbirleriyle yarışıyor. İstanbul’un en önemli holding ailelerinden biri olan Eczacıbaşı ailesi tarafından kurulan İstanbul Modern’in açılmasından sonra, Suna ve İnan Kıraç Vakfı’nın, merkezî bir yerde konumlanmış ve Belediye’nin sahip olduğu TÜYAP alanını, tasarımını Frank Gehry’nin yaptığı ve Kıraç Vakfı’nın sanat ve kültüre ayırdığı 500 milyon dolarla desteklenen, 160 milyon dolar değerinde bir kültür kompleksi yaparak

uluslararası bir kültür ve sanat merkezine dönüştüreceği duyurusu geldi. Geleneksel olarak dışı kapalı olan sanat ve kültür sektörüne, ilk defa, ortaklaşa teşebbüs antlaşmaları ve işbirlikleri yoluyla yabancı sermaye dahil oluyor. Örneğin Sabancı Müzesi ile Louvre arasında sanatsal ve bilimsel işbirliği çerçevesinde yapılan 5 yıllık antlaşma, sergiler, know-how (yöntem bilgisi) ve networking (ağ oluşturma) şeklinde İstanbul’a kültürel sermaye getirecek.

Şu anda kültür her şeye sirayet ediyor. Şirketler, kültürü kullanarak sponsorluk imajlarını güçlendiriyor; fakat sanat ve kültüre yönelik yatırımlar aynı zamanda, şehrin, yatırımcılara, ziyaretçilere ve sakinlerine olan genel görünüşünü ihya etmeye yardımcı olacak yüksek bir profil ve itibar da getiriyor. Hükümet ve yerel belediyeler bugün büyük kültürel altyapı projeleri yürütüyor. Şehrin merkezinde, Taksim’deki Atatürk Kültür Merkezi ve Harbiye’deki Muhsin Ertuğrul Salonu, modern, prestijli ve çok işlevli kültür kompleksleri yapmak için mevcut kültürel tesisleri yıkmayı hedefleyen trendi gösterir. Ancak AKM’nin durumunda, binanın laik ve cumhuriyetçi sembolizmine dair kamuoyu tepkisi nedeniyle, yıkımın yerini restorasyon alacak.

AKP’nin merkezî ve yerel idarecileri çeşitli kilit girişimleri teşvik ediyor. Örneğin, İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Projesi, açık bir şekilde, İstanbul’un kültür varlıkları ve kaynaklarını şehrin (ve bununla birlikte Türkiye’nin) küresel imajını geliştirmek için kullanmayı hedefledi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin yeni tamamladığı çevre düzeni planı, şehrin küresel arenada yarışmacı kapasitesini artırmak amacını esas alarak, şehrin modern bir imgesini yansıtmak için kültüre yatırım yapıyor. “Şehirlerin markalaşması” ve “imaj pazarlaması” hakkındaki kavramlar bu sayede şehrin politik lûgâtına girdi. Neo-liberal stratejistler, kültürü, gelir getirisi ve turizm için bir araç olarak kullanıyor – ki 2010 yılında yaklaşık 30 milyon ziyaretçinin İstanbul’a gelmesi bekleniyor. Bu kültürel rönesans, özel sektör tarafından başlatılmışsa da, tarihî alanların yenilenmesi hakkındaki tartışmalı yeni kanunla (Kanun 5366), şehrin kültürel ve turistik altyapısını geliştirmeye yönelik güçlü mali destekli programları da içeren bir dizi hukukî ve düzenleyici değişiklikler üzerinden hükümet desteğini sağlamayı sürdürüyor. Hükümet, şehrin zengin kültürel mirasını İstanbul 2010 programının bir parçası olarak yenileme ve canlandırma kapsamında, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın yıllık bütçesine denk bir yatırım sözü verdi. İstanbul’un küresel bir “açık şehir” olma girişimi, kent imajını dönüştürmeyi, Belediye Başkanı Kadir Topbaş’ın ima ettiği gibi, “dünyaya karşı farklı bir tutumu olan şehir” yaratmayı içeriyor.

*New York Times*’da da yayımlandığı üzere, İstanbul rönesansının tadını çıkarıyor. Dünyanın en dinamik şehirlerinden biri olarak gösterilen İstanbul, değişime açık ve zaten hızla değişiyor. Sadece bununla sınırla değil. 2005 yılında *Newsweek* dergisi “Cool İstanbul: Avrupa’nın en moda şehri” manşetiyle çıktı. Ön kapaktaki resim, belli belirsiz giyinmiş genç bir adamla kadının, bir gece kulübünde, soluk kırmızı ışıklar altında dans edişini resmediyordu – eski ve oryantalist olarak nitelendirilebilecek sema eden dervişler ya da gecekondu bölgeleri biçimindeki İstanbul tasviri gibi olmayan batılılaşmış bir yaşam biçimi resmi. Peki İstanbul’da ne değişti? Sorunun yanıtı, şehrin içe dönük duruşundan bir süredir sıyrılmakta olduğunda yatıyor: Küreselleşme, şehrin kentsel alanları ve kültürel pratiklerini açılmaya zorluyor ve beraberinde buna paralel bir kültürel değişim sürecini getiriyor. Şehir sonunda, 1980’lerin sonuna ve hatta 1990’lara kadar İstanbul’un toplumsal kültürünü karakterize eden tecrit hissinden ve taşralılıktan arınıyor. Büyük holdingler, müzeler, sanat koleksiyonları, galeriler ve sergiler için yapılan büyük yatırımlarda birbirleriyle yarışırken, eski tip merkezî plan odaklı kültürel düzen demode oluyor. İstanbul’daki Devlet Resim ve Heykel Müzesi ya da Atatürk Kültür Merkezi gibi devlet eliyle yürütülen kültürel organizasyonlar bu yeni kültürel sahnede yerlerini korumak konusunda, devlet kontrolünde olmaktan kaynaklanan izleyici ve sponsor çekmek ve işletim ve finansal güçlüklerle karşı karşıya kalmak gibi zorluklar yaşıyor. İstanbul Bienali gibi ticarî olarak desteklenen etkinliklerin sponsorluğu, şirketin statüsü ve imajını belirliyor. Bu sayede İstanbul’un Bienali geliyor ve Avrupa’nın önemli sanatsal etkinliklerinden biri halini alıyor. Özel sektörün, uluslararası sanat kurumlarıyla olan çok uluslu bağlantıları, kültürel düzenin eski, kapalı ve içe-dönük duruşunu geçmişe ait kılıyor.



Kanyon, İstanbul’un ilk karışık kullanımlı “tasarım kompleks”lerinden biri olurken, yarı-açık bir alışveriş deneyimi sunmaktadır.





İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (IMP)

**Belirli bölgelerine yapılması planlanan “kozmetik” müdahalelerin sonucu olarak, mahrum Tarlabası, kentsel dokusunun oluşturduğu sosyal bağları kaybedebilir.**

Ne var ki, daha açık ve dışa entegre bir şehir kimliğine yönelik bu eğilim, nihayetinde şehrin soylulaştırılmasının bir sonucu. “Tasarlanmış şehir,” soylulaştırılmış alanların bir derlemesi. Kültürel tahayyül giderek daha sık bu soylulaştırma projesi tarafından şekillendiriliyor. Bunun arkasında, şehirli elitlerin beklenmedik koalisyonu yatıyor. Bu koalisyon, Orhan Esen’in tabiriyle “Kuzey-İstanbulular” (1980 sonrasında laik, çalışan orta-sınıf kesimi) ile siyasi olarak AKP içindeki “yenilikçi grup” tarafından temsil edilen İslami kesimin yükselen burjuvazisinden oluşuyor. Şimdiye dek bu iki kesim birbiriyle kutuplaşmıştı. Şimdiyse, düzenli ve temiz kent alanları ve konutlarıyla, dünya çapında hizmet ve ürün sunma imajıyla, küreselleşmiş ve soylulaştırılmış bir İstanbul hayalini paylaşıyorlar. Bu sayede, kültürel özgürleşme yüksek yaşam standartlarına yönelik beklentilere yanıt veriyor.

Bu noktaya kadar, İstanbul’un, yayılmacı ve amansız neo-liberal dinamikler ışığında küresel ölçekteki açılımından söz ettim. Mevcut AKP hükümeti İstanbul’un piyasa tarafından belirlenen küresel oyuna açılmasını desteklediği ölçüde, şehrin dönüşümü devlet güdümlü bir proje olarak kalıyor. Şehrin bu yeniden inşası, küreselleşen elitlerinin ve sayıları giderek artan mülk sahiplerinin isteklerine uygun düşüyor. Hane halkının %58’inin kendi mülklerinde yaşadığı düşünülünce (2000 nüfus sayımına göre, yaklaşık 2,5 milyon kişi üzerinden), şehir nüfusunun hatırı sayılır bir oranı, bu değişen ekonomik duruma dâhil olmuş durumda. Bundan da öte, İstanbul valiliğine göre, mülk sahibi olan bu kesimin yine çok büyük bir kısmı, yakın zamanda yasallaşmış gecekonduvarlarda yaşayanlardan oluşuyor. Diğer bir deyişle, dünün gecekonducuları bugünün mülk sahiplerine dönüştükçe – mülkleri ne denli plansız ve köhne olsa da – piyasadaki faaliyetin ölçeği genişliyor.

Bu süreç, değişik yaşam biçimleri, değerleri, inançları ve davranışları olan birbirinden oldukça farklı seçmen kesimlerini bir araya getiriyor. İslamcı cemaatler, laik elitler, büyük sermaye sahipleri, küçük ve orta işletmeler ve bohem burjuva denilen gruplardan mürekkep bir şahsi-çıkarlar koalisyonunu temsil ediyor. Bütün bu farklı gruplar, biraz garip ve ironik bir şekilde, İstanbul’un dönüşümünden istifade etmek telaşı içinde, birbirlerinden farklı yollarla oyuna dahil oluyorlar. İçte kapanma çağrılarını dengeleyen de küreselleşen İstanbul’un bu geniş sosyal, kültürel ve sınıf tabanı oluyor. Hal böyleyken, bu açıklık projesi, İstanbul’da, milliyetçiliği ve Avrupa-düşmanlığı duygularını besleyen söylem ragbet bulduğu müddetçe çok hassas bir dengede duruyor. Bunun bir nedeni, küreselleşmenin harekete geçirdiği dışlayıcı mekanizmalar. Örneğin, en eski Roma mahallelerinden olan Sulukule’de, 620 hanenin hemen hemen tamamı, bu bölgede nesiller boyunca yaşayan

# TARLABAŞI

**Tolga İslam, İstanbul’un tarihi mahallelerinden birini tehdit eden yapılaşma baskısını özetliyor.**

Tarlabası, kentin kültür merkezi olan İstiklal Caddesi’nden birkaç yüz metre ötede konumlanan karışık kullanımlı bir mahalle. Bölge, çoğunlukla, on dokuzuncu yüzyılın sonları ile yirminci yüzyılın başlarında inşa edilmiş, dört-beş katlı tarihi yapılardan oluşmakta. Tarlabası’nın eski sakinleri olan Gayrimüslim azınlıklar (Rumlar ve Ermeniler) 1940’lardan sonra azınlıkları dışlayan politik ortamda mahalleyi terk ettiler. 1950 sonrasında hızlı sanayileşme ve kentleşme döneminde mahalleye daha çok Türkiye’nin İç Anadolu ve Karadeniz bölgelerinden gelen kırsal göçmenler yerleştiler. Bölge 1990’lardan sonra başka bir göçmen dalgasına daha, ev sahipliği yaptı: bu kez güney doğuda yaşanmakta olan iç savaştan kaçan Kürtler bölgeye yerleştiler. Tarlabası aynı zamanda Afrikalı göçmenler, Romanlar ve transseksüeller gibi ana akım olmayan gruplara da ev sahipliği yapmakta.

1980’lerin sonunda inşa edilen bulvar, Tarlabası ile yakın çevresi, özellikle de İstiklal Caddesi, arasındaki ilişkiyi kesti ve aradaki uçurumu arttırdı. Yıllar süren ihmaller neticesinde bakımsız bir görünüme sahip olan Tarlabası, halen daha geniş kitleler tarafından tehlikeli ve girilmez bir mahalle olarak addedilmekte. Bu nedenle kentin kültür merkezine çok yakın mesafede olmasına rağmen bölge, İstiklal caddesinin çevresinde (Cihangir, Asmalımescit, Galata) 1990’larda başlayan soylulaşma ve yeniden yatırım dalgasının dışında kaldı.

Tarlabası içerisinde 9 ada ve 278 parselden oluşan bir alan, yerel belediyenin başvurusu üzerine, 2006 yılı Şubat ayında Kentsel Yenileme alanı ilan edildi. Yakın zamanda çıkarılan 5366 sayılı “Yıpranan Tarihi Ve

Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun”

Tarlabası’nda ve aynı zamanda tarihi kent içinde yer alan birçok mahallede gerçekleşecek olan yenileme sürecinin alt yapısını oluşturmakta. Yasa, belediyelere tarihi mahallelerdeki köhnemiş alanların yenilenmesini mümkün kılan yeni kamulaştırma yetkileri vermekte.

Tarlabası’ndaki yenilenme süreci, özel bir inşaat şirketi olan GAP İnşaat’ın bölgenin yenilenmesi için 2007 yılı Nisan ayında açılan ihaleyi kazanmasıyla resmen başladı. GAP İnşaat’ın teklifi mevcut inşaat alanının yüzde 42’sini yenilemenin ardından eski sahiplerine bırakmaktı, ki bu yapılan teklifler içerisinde en yüksek olandı. GAP İnşaat, yenileme alanını lüks konut birimleri, alış verişi merkezleri, kafeler ve otellerden oluşan karışık kullanımlı bir alana dönüştürmek için projeler hazırlamak üzere içlerinde kentin önde gelen mimari bürolarının da bulunduğu yedi mimarlık şirketi ile anlaştı.

Ancak bu plan, mahallede yaşayanların çoğunluğunun direnişi ile karşılaştı. 2008 yılında, mülk sahipleri, arsa sahipleri ve kiracılar bir araya geldiler ve yenileme sürecine karşı çıkan bir dernek kurdular. İnşaat şirketinin yaptığı teklifin yetersiz olduğunu iddia eden ve daha iyi koşullar talep eden sakinler şu an için proje sürecini durdurmayı başarmış durumdalar.

*Tolga İslam, Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde araştırma görevlisidir.*

sakinleri üçra bölgelere yerleştirilerek tahliye edildi. Zira belediye destekli yenileştirme projesi burayı lüks evlerle dolu bir muhite dönüştürmek peşinde. Aynı kaderi, Tarlabası’ndaki Roman vatandaşlar ile Türkiye’nin güney-doğusundan gelip bölgeye yerleşen Kürt göçmenler de bekliyor. Burada ikâmet edenler oldukça perişan durumda, ama bundan daha önemlisi, isimsizlikleri, İstanbul’un artan piyasa odaklı konut sektörüne dâhil olmalarını engelliyor. Öyle görünüyor ki, isimsiz olanlar sessizce görünmez kılınacak ve sesleri, uyuşturucu müptelası, satıcısı ya da bir suç makinesi olmadıkları sürece, kamusal alanda duyulamayacak.

Yetersiz refah devleti yapıları yanında şehirdeki enformel ve kimlik odaklı birleşme düzeneklerinin çöküşü, dışlayıcı dinamikleri, daha önce hiç olmadığı kadar geniş bir çapta tetikledi. Yüksek işsizlik oranları, kalifiye olmayan iş gücü ve Türkiye’nin kırsal kesimleriyle komşu ülkeler ve Afrika’dan devam eden göçmen akışı altında, sosyal dışlanma İstanbul’da uygun bir ortam buluyor. İstanbul’un resmi nüfusunun 2000 yılında yaklaşık 10 milyon iken 2007 yılında 12 milyonun üstüne çıkması, bu sosyal problemin boyutunu daha iyi gösteriyor. Bu nüfus artışının neredeyse tamamı yeni dalga göçlere bağlanabilir. Buna rağmen, İstanbul, piyasa odaklı ilişkilerin artan dışlayıcı dinamikleriyle mücadele etme vizyonundan yoksun. Bu durum, kontrol edilmediğinde, sosyal yarılmalara, dağılmalar ve çatışmalar biçiminde tezahür edebilir. Dışlanmış ile dâhil edilen arasındaki uçurumun giderek keskinleşmesi ve bir araya getirme mekanizmalarının zayıflaması bağlamında, dinî ve etnik kimlik vurguları, hayal kırıklığı ve öfke için hazır kodlar olabilir. Bundan başka, kentsel küreselleşmenin bu yeni dönemi, gündelik hayatlarının gidişatını belirlemeyi uman kentli seçmenlerin küçük ölçekli ve bireysel çabalarını yavaş yavaş ortadan kaldıran küresel kapitalizm tarafından karakterize ediliyor.

Bu neo-liberal proje, güçsüzlüğün tepkisel olarak siyasi muhafazakârlık ve otoriterliği semirttiği korkunç bir

senaryoya dönmeden, yeni bir açıklık siyasetine – “farklı bir küresel model mümkün” nosyonuna bağlı yeni bir perspektif – su götürmez bir biçimde ihtiyaç var. Her şeyden önce, böyle bir proje – artan sosyal eşitsizlik ve dışlanmayı derinleştirmekten başka bir sonuç getirmeyen kentsel alanların parçalanması ve ticarileştirilmesi temayülüne karşı – kamusal alandaki etkileşimi, ilişkileri ve karşılıklı sorumlulukları genişletecek türde bir küreselleşme ve açıklığı gündeminde barındıran, uzun bir istişare sürecine ihtiyaç duyuyor. Bu yalnızca bir düş mü? İstanbul, karşı karşıya olduğu seçimlerle hesaplaşacak mı? Uluslararası isim sahibi mimarların kamu projeleri için görevlendirilmesinin artan bir öfkeyle karşı karşıya kaldığı böyle bir ortamda – protestocular, meseleyi yerel (Türk) ve uluslararası (yabancı) kapışması şeklinde gündeme getiriyorlar – neo-liberal açıklık projesinin kırılma anı ortaya çıkıyor. Geleneksel ve enformel yapıların, birleştirici unsurlar olmak konusunda daha fazla maharetli olmadığı ölçüde ‘eski düzen’ parçalanıyor, ama yine de tamamen devre dışı kalmış durumda değil: Kentsel küreselleşmeye yönelik savunmacı ve korkudan beslenen tepkiler kolaylıkla farklılık ve çeşitliliğin reddini buyuran dışlayıcı bir dile dönebiliyor. Sonunda bu milliyetçi fanatizmin fitilini ateşleyebiliyor. Çözülmesi gereken sorun, İstanbul’un yapmak zorunda olduğu doğru seçimden onu uzaklaştırmamak adına dünyayla birlikteliğin kamusal deneyimlerini pekiştirmek ve derinleştirmek. Umut etmeliyiz ki İstanbul’un seçimi, sosyal dayanışmanın demokratik temelini sürdürmeye yardımcı olur ve şehir bir kez daha herkes için ortak bir yaşam alanı olarak hayal edilebilir.

*Dr. Asu Aksoy İstanbul Bilgi Üniversitesi’nin öncülüğünde kurulan uluslararası kültür ve sanat inisiyatifi olan Santral İstanbul’un uluslararası proje geliştirme alanında sorumludur. Ayrıca Londra, Goldsmiths College’da misafir öğretim üyesidir.*



# İSTANBUL VE ÇEVRESİNDEKİ KENTSEL MEKANLAR

**Murat Güvenç ve Eda Ünlü-Yücesoy**, İstanbul’un kentsel yapısının yıllarca konut ve hizmet talepleri tarafından nasıl biçimlendiğini gözden geçiriyorlar.

Birkaç olgu ve rakamla başlamak gerekirse, İstanbul 15 milyonluk nüfusu ve kapladığı kentsel bölge ile Güneydoğu Avrupa’nın en büyük kentidir. Coğrafi olarak Boğaz tarafından ayrılan iki dar yarım ada üzerine kurulmuş olan kent, kuzeyinde geleceği için hayati önem taşıyan ve ekolojik bakımdan hassas ormanlar, su havzaları ve rezervuarlarla çevrelenmiştir. Topografya ve fiziksel engeller nedeniyle, nüfusun büyük çoğunluğu 100 kilometre uzunluğunda ve 20 kilometre genişliğinde çizgisel bir hat üzerinde yaşar. Bu nedenle kent nüfusu, tüm Hollanda nüfusu ile ile karşılaştırılabilir olsa da kentsel yaşam alanı Hollanda yüzölçümünün sadece yüzde 10’unu kapsamaktadır. Daha geniş olan İstanbul kentsel bölgesi ise, tüm ülke nüfusunun yüzde 20’sinden biraz daha fazlasını oluştururken, kent bütün ülkenin katma değerinin yüzde 40’ını, vergi gelirlerinin de yüzde 50’sini sağlamaktadır. Böylece ülke ekonomisi, imalat ve hizmet sektörlerinin önemli bir kısmı ile sosyal yaşam ve sanatsal yaratıcılığın büyük bir bölümü ülkenin bu küçücük kuzey batı köşesinde gerçekleşir.

Bugün kentin boyutları, yoğunluğu, dinamizmi ve genel görünümünden etkilenen çağdaş bir ziyaretçiyi, daha altmış yıl önce, İstanbul’un bir milyon kişiden az bir nüfusa sahip, dünya ticareti ile bağları kopuk, unutulmuş ve durgun bir liman kenti olduğuna inandırmak çok güçtür. Ancak, kentin yakın tarihi, İstanbul’un bulanık ve zorlu sosyo-mekansal biçimlenişine ışık tutar. Çeperde yer alan diğer ülkelerin çoğunda da görüldüğü gibi İkinci Dünya Savaşı’nın sonu Türkiye ve İstanbul’un sosyal tarihinde bir dönüm noktası oluşturur: Kayda değer sanayileşme çabalarına karşın, Türkiye’nin ekonomisi tarıma dayalıydı. Kentte yaşayanlar toplam nüfusun yüzde 20’sinden azını oluşturuyordu, sınırlı sayıda tarımsal ve bir avuç hammadde ve madenin ihracı ithalatı zar zor karşılıyordu.

1960’lı yıllardaki yeni birikim rejimi, konut ve kent hizmetleri gibi üretime dönük olmayan sektörlerle yatırım yapılması konusunda caydırıcıydı ve yerli üretimi teşvik ediyordu. Bu tutumun altında, Türkiye’nin ancak sanayileşerek gelişebileceği ve böylece kentsel sorunlarını çözebileceği inancı yatmaktaydı. Beklendiği gibi, kentsel altyapıya ve kent içi ulaşımına yapılacak bütün yatırımların durdurulması, İstanbul’un kentsel dokusu üzerinde önemli sonuçlara yol açtı. Bunlara ek olarak, arsa fiyatlarının artması ve kiraların karşılanamayacak miktarlara çıkması, yeni ortaya çıkmakta olan orta sınıfların konut sorunuyla karşı karşıya kalmasına yol açtı. Yeni rejim kente göçle gelen yeni sakinlerin nasıl konut edinecekleri konusuna da sessiz kaldı, hatta görmezlikten geldi. Resmi çözümler bulamayan bu iki grup kent sakini ise, şu anda İstanbul içinin ve çevresinin ayırt edici yapısını oluşturan geçici çözümlere yöneldiler.

Yeni orta sınıflar için, bu tutum, eski müstakil aile evlerini apartman binalarına dönüştürmek anlamına geliyordu. Toprak sahiplerine nakit para ödenmiyor, bunun yerine arazinin ya da kiranın düzeyine göre, belli sayıda apartman dairesi veriliyordu. Bu durum, yatırım için gereken ilk sermayenin düzeyini düşürdü, sonuç olarak 1960’lı ve 1970’li yıllarda yapılmış olan ve her yerde rastlanan dört, beş katlı asansörsüz binalar ortaya çıktı. Bu gelişmeler, orta ve yüksek gelir gruplarını hedef alan küçük ölçekli girişimciler tarafından kentin görünüşüne göre ve nispeten daha iyi hizmet alan kısımlarında gerçekleştirildi.

Öte yandan, göçle kente yeni gelenler düzensiz olarak bölünmüş ‘özel’ mülklerin üzerine gecekondu yapıldılar. İstanbul’da kaçak yapılaşma, topografya hiç hesaba katılmaksızın, küçük parsellerin üzerinde, dik açılı bir cadde ağının etrafındaki dar sokakların üzerine sırt sırta vermiş bina blokları şeklinde gerçekleşti. Gecekondulardaki koşullar ve hizmetlerin kalitesi zaman içinde gelişti. Su, örneğin, başta çok önemli bir meseleydi. Halk çeşmelerinden ya da

belediye sarnıçlarından tedarik edilen suyun dağıtımı, işsizlere iş sağlayan bir küçük ev endüstrisi halinde gelişti. Kanalizasyon sorunu, foseptik tankları ya da bölgedeki dereler aracılığı ile çözüldü. Plansız gelişen yüksek yoğunluk nedeniyle, gecekondu mahallelerindeki kentsel altyapı önemli ölçüde düşük düzeydeydi. Sular sık sık kesilirken, su kalitesi de Dünya Sağlık Örgütü’nün standartlarından daha düşük bir düzeydeydi. Elektrik kesintileri de sık sık yaşanmaktaydı. Hizmet sağlayanların kronikleşmiş yatırım yapmama tutumları buralarda yaşayanları su depoları ve pompaları kurmak gibi kendilerine özgü çözümler yaratmaya yöneltti.

1980 askeri müdahalesinin ardından kentsel mekan üzerindeki kontrolünü pekiştirmek isteyen yeni rejim, işgalci konutlara bir düzen vermek amacıyla eşî benzeri görülmemiş bir reform yaptı. İmar affı 1984 yerel seçimlerini takiben çıkarılırken, boyutlarına ve inşaat koşullarına bakmaksızın bütün kaçak inşaatları ve kaçak eklemeleri düzene soktu. Af, belli bir dönüşüm süreci boyunca arazi kullanım hakkı ile kentsel süreçlere ve arazi kullanım hakkı sistemlerine ani ve önemli bir etki yapacak olan resmi tapuları sağladı.

Yeni ihtiyari ve planlama yetkileriyle ve bunların yanı sıra önemli ölçüde gelirle donatılarak kurulan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, kentsel altyapıya, metropoliten hizmetlere ve kitle ulaşım sistemlerine çok büyük yatırım yapabilecek imkanlara sahipti. Telekomünikasyonun özelleştirilmesiyle artık bir hafta içinde telefon sahibi olmak mümkündü; halbuki, 1970’ler gibi yakın bir tarihte bu süreç yıllar sürebilmekteydi. Yeni liberal rejim, gümrük bariyerlerini indirdi, ev almak isteyenlere öncelikli krediler sağladı ve konut sektöründe sermaye yoğunluklu seri üretimi teşvik eden yeni yasalar çıkardı. Uzun vadeli kredi

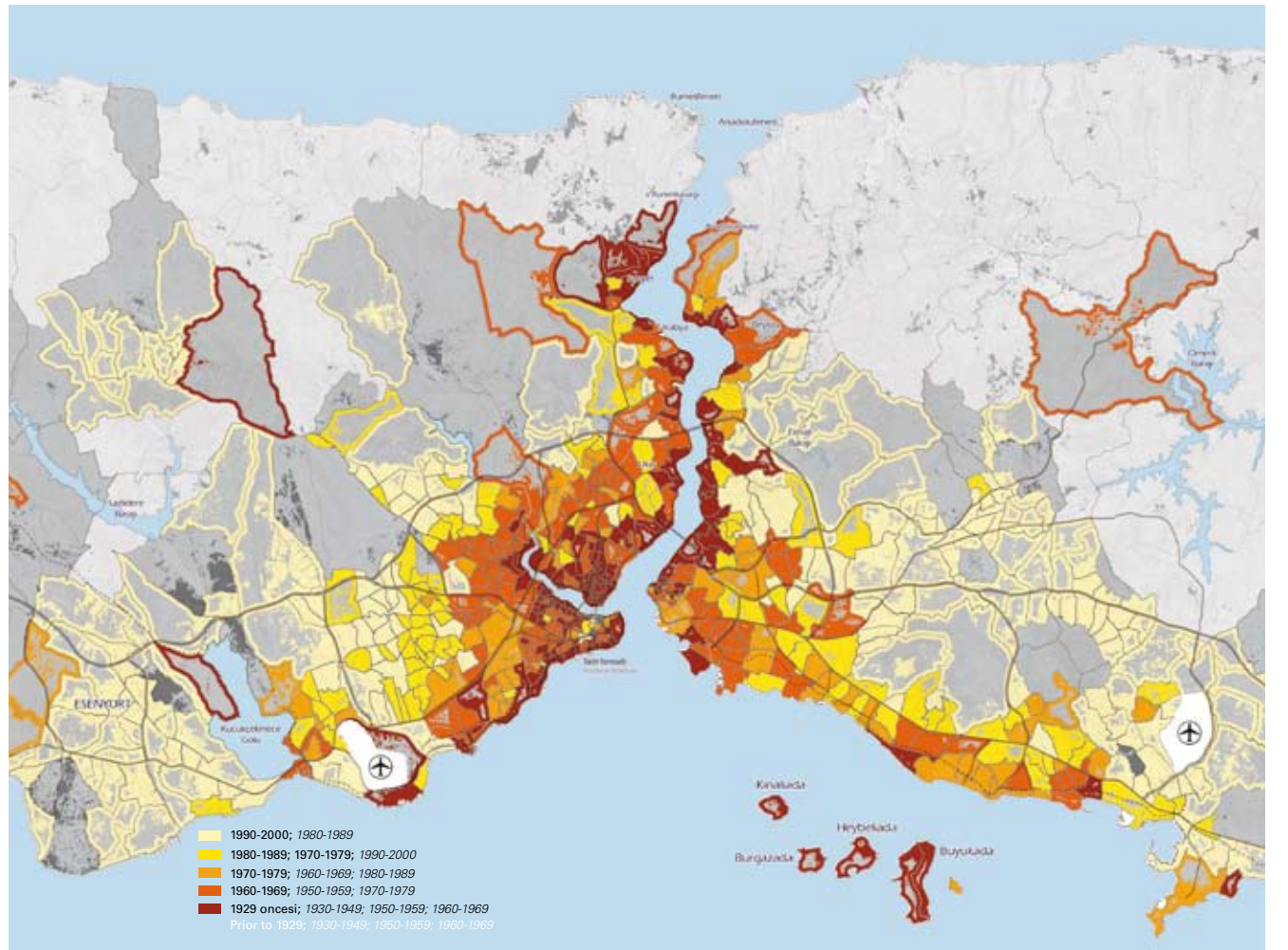
imkanlarının varlığı, uzun vadeli kentsel altyapı yatırımları, inşaat şirketlerinin, yani konut sektörünün yeni aktörlerinin, metropoliten alanın eteklerinde konut kompleksleri yapabilmelerini mümkün kıldı. Küçük üretimcilerin devirleri artık kapanmıştı.

İşte bu yeni ekonomik iklim ve yeni yerel yönetim döneminde, kent o güne dek görülmemiş bir hızla desantralize oldu. Nüfusun dağıtılması iş, hizmet ve alışveriş tesislerinin dağılması ile el ele yürüdü. Boğaz’ın üstüne kurulan ikinci köprü merkezdeki iş bölgesinin kuzeye doğru dağılmasını sağladı. Kamu iktisadi teşekküllerinin sistemli bir şekilde yatırımsız bırakılması ve özelleştirilmesi Haliç sahillerindeki imalat sektöründe ve fabrikalarda önemli kayıplara yol açtı. Boğaz boyunca yer alan benzeri mekanlar kültür sektörü içinde yeni kullanımlara ve yeni işlere dönüştürüldüler. Sonuç olarak küresel kentlerin çoğunda görüldüğü gibi, hizmet ekonomisindeki yükseliş finans ve hizmet sektöründe bol kazançlı bir yönetici azınlık kitlesi yarattı.

İstanbul, hala bol miktarda kaçak bina, dolmuş ve işportacı bulunmasına karşın artık bir gecekondu kenti değil. İstanbul artık yeni bir imge bulmamız gereken küresel bir kente dönüştü. Aşağıdaki harita, kentin biçimlenişinde etkili olan bitişik büyüme sürecini gösteriyor. Önceki sosyo-mekansal yapılar, doğmakta olan küresel bir kentin matrisleri ya da kuvözleri olarak kullanılabilir. İstanbul metropoliten alanının büyümesinin, inşaatı sürmekte olan yeni Marmaray toplu taşıma sistemi çevresinde şekilleneceğine kanaat getirdiyssek de, bu büyümenin nasıl bir evrim geçireceğini henüz tam olarak bilmiyoruz. Ama önümüzde kentin farklılıkları üzerine tartışacak ve düşünecek engin bir kentsel çağın uzanmakta olduğunu biliyoruz.

*Murat Güvenç kent plancısı ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimarlık Tasarımı Yükseklikans Programı Profesörü’dür. Eda Ünlü-Yücesoy kent plancısıdır ve İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimarlık Tasarımı Yükseklikans Programı’nda Yardımcı Doçent Doktor’luk görevini sürdürmektedir.*

## BİNALARIN YAŞLARI



Bu harita, kentin büyümesini konut yapılarının inşaat bitiş tarihlerine göre göstermektedir. Koyu renkli alanlar eski binaların yoğun olduğu mahalleleri temsil ederken, İstanbul’un sosyo-mekansal biçimlenişinin nasıl bir evrim geçirdiğini anlamamızı sağlıyor.



# İSTANBUL'UN MEKANSAL DİNAMİKLERİ

**Kees Christianse, Mark Michaeli ve Tim Rieniets** İstanbul'un gelişmekte olan kent formunu ve güvenli sitelerin çoğalışını anlatıyorlar.



Etraflarındaki gecekondu ve köy yerleşimleriyle sürtüşen, şehir merkezinden uzak güvenli siteler, 1990'lar İstanbul'unun bir gerçeği oldu.

15 yıl kadar önce, İstanbul'da insanların, mahallelerin ve etkinliklerin karışımından baş veren o kıpır kıpır kentliliğin keyfini sürmek hala mümkündü. Ayrıca, antik Konstantinopolis'in özünden ve Asya kıtasına yakınlığından da beslenen bereketli bir kültürel çeşitlilik vardı. Bugün, bu özellikler, bir teknoloji ve çağdaşlaşma dalgasının tehdidi altında. Bu durum bir yanda Türkiye'nin kazanmış olduğu serbestliği ve ekonomik refahı gösteriyor, ama bir yandan da, hareket kabiliyeti, kentsel yenilenme, sosyal katmanlaşma ve dağınıklık gibi yapısal zorluklara ve yanı sıra da hiç görülmemiş bir ölçekte mekansal ve işlevsel ayrışmaya işaret ediyor.

Son birkaç on yıl içinde, örneğin İstanbul'un yeni kazandığı refahın sonucu olarak otomobil sahipliğinde görülen patlama, kentin yol sistemine vahim ölçüde baskı yapmış ve hava kirliliğini artırmıştır. Bu durum, toplu taşımaya yapılan yatırımların geri kaldığı dönemlere denk düşmüştür. Kent, Doğu'dan Batı'ya doğru Boğaz'ın altından geçecek yeni bir yer altı tren sistemini ve kentsel oto yollar boyunca hareket eden hızlı otobüs sistemini (Metrobüs) başlatmış olsa da trafik tıkanıklığının gelecek birkaç yıl içinde felç boyutlarına ulaşması bekleniyor. Trafik tıkanıklığı insanların, malların ve bilginin akışını engelleyeceği için, hiç kuşkusuz önemli miktarda ekonomik zarara yol açacak. Ayrıca işin boyutları da bir başka mesele. İstanbul'daki trafik sıkışıklığı zaman zaman São Paulo veya Cakarta'daki kadar kötü olabiliyor. Hali hazırdaki modern topluma özgü arabalar ise statü simgesi olmaya devam ediyorlar. Klima, telefon, gelişmiş bilgisayarlarla donanmış arabaları kullanmak, zehirli havayla dolu bir evrende içindeki havanın temiz olduğu bir uzay gemisinde seyretmeye benziyor. İstanbul'da, bir araba sahibi olma arzusu, Boğaz'ın ötelere kadar yayılan kentleşmenin dağınıklığı nedeniyle daha da artıyor, köyler büyük banliyölere dönüşüyor, ev ile iş arasında gidiş geliş süreleri hızla artıyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bütün kentlerde olduğu gibi, hareket yönelen bu büyük tehdide karşı tek çözümün doğru dürüst bir toplu taşıma sistemini yürürlüğe koymak olduğunu kabul etti. Fakat aynı zamanda, oto yollar planladı, yolları genişletti ve kentin hassas ve zarif mahalle yapısını tahrip edecek ve daha fazla bölünmeye yol açacak yeni trafik şeritleri yaptı. Acil durum araçlarına erişimin zorluğuna, binaların deprem nedeniyle kaçınılmaz bir şekilde yıkılacak oluşuna ve eski binaların olumsuz koşullarına çare olarak, kocaman süper blokları, yüksek apartman kuleleri, yeşil alanları ve otoparkları bulunan ve

eskilerinin yerini alacak yeni mahalleler planlanmaya başlandı. Bunun sonucu olarak da, gecekondu ve yapsat mahallelerinin eski, ince ince örülmüş sokakları, girift sosyal ve mikro ekonomik yapıları, canlı sokak hayatı ve küçük ölçekli karakteri, dünyanın her yerinde karşınıza çıkabilecek anonim konut projeleriyle yer değiştirmeye başladı. Bunun sonucu olan işlevsel ayrımcılık, İstanbul'un yoksullarının hayat damarlarından biri olan küçük ölçekli ekonomik kendiliğindencilige ve yatırımcılığa izin vermiyor. Daha da beteri, şehrin çeşitlilik arz eden nüfusunun büyük bir kısmı, en temel ihtiyaçları için bile uzun yollar kat etmek zorunda kalıyor, bu da hareketliliği her düzeyde daha da tehlikeye atıyor.

Güvenlikli siteler, Türkiye'de 1980'li yıllarda ortaya çıktı ve kentin, en önemli kentsel dönüşüm ve yayılma projesi haline geldi. Giderek güçlenen emlak piyasasının yönlendirdiği ve politikalar ile planlama tarafından hoş görülen bu fenomen halk tarafından da geniş bir kabul gördü. Bu süreç, şehrin kentsel ve mimari kalıplarını değiştirmekle kalmadı; aynı derecede önemli – ancak daha az anlaşılmış – bir durum da, mahalle düzeyindeki sosyal ve ekonomik yapılar üzerindeki sonuçlarıdır.

İstanbul'un kuzey batısında yer alan, devlete ait ormanlar ve askeri bölgelerle çevrili olan eski tarım kasabası Göktürk, bu gelişim tarzının öncülerinden biri oldu. 1990'ların emlak girişimcileri bölgenin üst düzey konut imarı bakımından potansiyelini keşfettiler. Bu tarihten itibaren de, birbirine yakın mesafede 30'dan fazla güvenli site inşa edildi. Bunun sonucu olarak 1993 yılında 1.500 olan Göktürk nüfusu, 2006 yılında aşağı yukarı 20.000'e çıkarken, arsa fiyatları da yükseldi. Ancak bu durum Göktürk'ü parçalara da böldü: bir zamanlar köy olan yer, ada içinde adalara dönüştü. Ancak, Göktürk'ün kentsel büyümesinin egemen kalıbı ayrımcılık olmasına rağmen, bir bütünleşme de yaşanmakta. Zayıf olmakla birlikte, vazgeçilmesi mümkün olmayan ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler ağı, Göktürk'ün görünüşte birbirinden ayrılmış olan parçalarını birbirine bağlı ekonomik bir bütün haline getiriyor. Sayıca azınlığa dönüşen köylülerin geri kalanları artık güvenli sitelerin yeni ortaya çıkan hizmet sektörünün yarattığı fırsatlardan faydalananıyorlar. Bu sitelerde bahçıvan, temizlikçi ve dadı olarak çalışırken, bir yandan da yüksek duvarlar ardında yaşayan seçkinlerin günlük hayatına düzenli olarak erişebilmenin keyfini yaşıyorlar. Bu ekonomik patlamanın, yaşanan ayrışmanın olumsuz sonuçlarının üstünü örten bazı bireysel çıkarlara izin verdiğini görmek mümkün.

Ancak, İstanbul'un doğal kaynaklarının azalışına dair giderek büyüyen farkındalık, Göktürk gibi kentsel yatırımların sürdürülemez karakterine karşı eleştirilere yol açtı. Bunun sonucu olarak, yeni planlama yönetmelikleri artık şehrin eteklerinde yapılacak olan güvenli sitelerin hızla çoğalmasını engelleyen kısıtlamalar getiriyorlar. Aynı zamanda, şehir içinde yapılan çok büyük yenileme projeleri, İstanbul'un tarihi merkezinde geniş ölçekli yeni yatırımların yolunu açıyor. Büyük çapta yıpranmış tarihi ve kültürel anıtların ve yapıların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması, ve sürdürülebilirliklerini sağlama amacı ile yeni yürürlüğe giren 5366 sayılı yasa, kaçak yapıları ve kaçak kullanımı ortadan kaldıracak büyük bir yenileme ve istimlak çalışmasına izin verecek. 2007 yılında Turkish Daily News gazetesi, belediye tarafından yenileme projesi kapsamına alınan 48 bölgeyi açıkladı: Bu proje kapsamında 1 milyon bina yıkılacak, 200,000 bina da onarılacak. Böylece, şehrin eteklerinde özel kuşatılmış bölgeler yaratmak yerine, daha fazlası şehir içine yapılacak; yüksek gelirli için konutlar, modern ofis alanları ve ticari işletmelerin bulunduğu adalar yaratılacak.

Bu eğilime rağmen, İstanbul'un geleneksel küçük ölçekli girişimcilik ruhu ve yapısı, belli tipteki mallarda uzmanlaşmış esnaf birlikleri ve pazarlar gibi alternatifler sunmakta. Bu mal yoğunlaşması, satıcılar arasında kendilerini ve ürünlerini farklılaştırmalarına yol açan bir rekabet getiriyor; hep birlikte yoğunlaşan rakipler böylece kamu alanlarına – ve daha büyük bir görünürlükle – binaların önlerine doğru bir yöneliş yaratıyorlar ve ticari faaliyeti şehrin kaldırımlarına doğru itiyorlar. Bu mekansal durum, insanların ve malların hareketliliğini vurgulayarak bir dizi tesadüfi değişime yol açıyor, bu değişimin aracılığı ile bu tür alışverişler için inşa edilmiş olan yapılar, sadece ekonomik süreçler için mecra olarak hizmet veriyorlar.

Alışveriş merkezleri ile güvenli siteler arasındaki bu zıtlıklar, tamamen farklı bir kent ve ürettiği mallar ile deneyimler kavramını temsil ediyor. Bunların her biri, sadece kısıtlı bir kullanıcı grubunun belirli ihtiyaçlarına göre özel olarak düzenleniyor ve kent hayatını tayin eden belirsizlikler, muğlaklıklar ve açıklık ile çelişiyor. Bu korunaklı adalar, kendilerini küçük ölçekli girişimcilik yapısının tersine yönlendiriyor. Alışveriş merkezleri ve güvenli siteler, spesifik bir kentsel kuşatılmış bölge içinde tutarlılık ve sürekliliği artırmak yerine, kentin mekansal şifreleri tersyüz ederek, kesişme noktalarını azaltıyor ve yalıtılmışlık içinde çalışıyor. Tesadüfi karşılaşmalar ve beklenmedik durumlar, uzak bir mesafede yapılan organize etkinliklerle ikame ediliyor. Odak, artık, cıvıl cıvıl sokaklarda yaratılan kent hayatının hareketliliğinin yerine, rahat ve düzenli iç alanlara kayıyor. Bunun sonucu ise, kentin dinamiklerinin ve ekonomisinin entegrasyonu yerine atalet ve yalıtılmışlık.

İstanbul, tıpkı bütün küresel kentler gibi, kendilerini toplumsal ayırım yoluyla kentsel ekonomiden çekenlerin varlığını inkar edemez; bunu yapmak ancak kentsel değişime ve iyileştirmeye gereken yatırımı kısmaktan başka bir işe yaramaz. Olumsuz sonuç ise, açıkça görülmekle birlikte kaçınılmazı mümkün olmayan bir durum: yalıtılmış adalar kendilerini daha da görkemli, sahne dekoruna benzeyen mimarlık örneklerine saklamak için şehrin yatırım sermayesini kullanırken, kent arka planda yavaş yavaş soluyor ve gerçek kentsel karmaşa yok oluyor.

*Kees Christiaanse KCAP Architects & Planners'ın kurucusu, ETH Zürich'te mimarlık ve kentsel tasarım profesörü, ve LSE'de misafir öğretim üyesidir. Hamburg HafenCity ve Londra Olimpik Mirası, projeleri arasındadır.*

*Mark Michaeli ETH Zürich Kentsel Tasarım Enstitüsü'nde asistan ve araştırmacı, ve St. Gallen Üniversitesi'nde misafir öğretim üyesidir. Kentsel topografyalar, ütopya kentleşme ve sürdürülebilir kentsel tasarım stratejileri üzerine yayınları vardır.*

*Tim Rieniets ETH Zürich'te mimarlık ve kentsel tasarım programlarında asistanlık yapmakta ve Kentsel Araştırmalar Stüdyo'sunun koordinatörlüğünü yürütmektedir. "Atlas of Shrinking Cities" ve "Cities of Collision-Jerusalem and the Principles of Conflict Urbanism" yayınlarının editörlerinden ve 4. Rotterdam Uluslararası Mimarlık Bienali'nin yardımcı küratörlerindendir.*



# ARKİTERA MEKANSAL ÇALIŞMASI: İLERİYE DÖNÜK EYLEMLER

**Ömer Kanıpak** Urban Age ve Arkitera tarafından görev verilen beş mimarlık ekibinin çalışma sonuçlarını tartışıyor.

İstanbul’da şehrin büyümesine dair ileriye yönelik bir tutuma – bu sorunu tespit edecek ve buna alternatif çözümler geliştirebilecek bir tavra – oldukça ender rastlanır. Siyasetçiler varlıklarını statükoya dayandırarak, kısa vadeli politik zorunlulukların peşinden koşarlarken, mimarlık ve kentsel tasarım öğrencileri ise şehrin gelişimine dair hakiki alternatifler sunmak yerine, yalnızca eğitim amacı taşıyan kimi stüdyo projeleriyle tasarlarlar. Mesleklerinin acımasız kültüründen dolayı etkin mimarlar da ancak zaman zaman İstanbul’un sorunlarına dair ileriye dönük yanıtlar verirler. Sektördeki birkaç kamu kuruluşu ise örgütsüz durumdadır ve yeterli derecede idari marifete ya da parasal güce sahip değildir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda

İstanbul’daki belediyeler ve belediye başkanlarının yıllardır ileriye yönelik herhangi bir destek almadıkları veya katkıda bulunmadıkları sonucuna varılabilir.

Bu nedenle, Urban Age’in Arkitera Mimarlık Merkezi ile birlikte başlattığı İstanbul üzerine mekansal çalışma kaçırılmaması gereken bir fırsat teşkil ediyor. Beş genç mimarlık ekibi İstanbul’da tespit ettikleri acil sorunlara yönelik çözüm önermek üzere seçildi. Çalışacakları alanı belirlemekte özgür bırakılan bu ekipler, çözümünü geliştirecekleri problemi tanımlamanın sorumluluğunu da üstlendiler. Böylece beş aylık çalışmanın sonucu olarak İstanbul’a dair beş farklı mesele ve alanda beş ayrı tasarı ortaya çıktı. Bu tasarılar gerek içerik gerekse ölçek olarak farklılıklar

arz etmekte, ve henüz uygulama aşamasına gelmiş olmasalar da, her biri İstanbul’un ihmal edilegelmiş sorunlarının çözümlerinin nasıl başlatılabileceğini göstermekte.

Umarız bu tasarılar veya benzer çalışmaların İstanbul’un idaresine gerçek anlamda katkıda bulunabileceklerini düşünmek safça olmaz. Bu arada, şehirlerimizdeki karar uygulayıcıların sert tepkilerden ziyade akıllı çözümlere ihtiyaç duymalarından ötürü, profesyonel kimseler olarak direnç göstermekten ziyade işbirliği yapmaya hazırlıklı olmalıyız.

Bu derleme beş ekip tarafından tamamlanan çalışmaların ufak bir seçkisini sunuyor. Tasarıların tamamına [www.urban-age.net](http://www.urban-age.net) adresinden ulaşılabilir.

## SO MİMARLIK: ŞEHRİN DİBİNDE DOĞA



Konutlar ve orman arazisi arasındaki bölgenin yeniden betimlenmesi ile oluşturulan ve kamusal tesis nodları içeren alanlar, kentsel ormanların önemini yeniden düşünmemizi sağlıyor.

İstanbul’un kuzeyindeki ormanlar, şehre hem içme suyu, hem de temiz hava sağlamakta. Bu doğal kaynaklar 1950’lerden beri yasadışı yerleşimlerin tacizine ve İstanbul’un iki yakasını birbirine bağlayan Boğaz köprülerine maruz kalıyor. Bugünlerde ise üçüncü köprünün inşa edileceğine dair tartışmalar buradaki ormanların korunması hakkındaki tartışmayı tekrar alevlendirdi. Türkiye’de su rezervleri ve orman etrafındaki arazilerle ilgili oldukça katı bir mevzuat bulunmasına karşın, özellikle büyük kentlerde, bu konudaki yasalar nadiren uygulanıyor. Öte yandan “yeşil” terminolojinin ortaya çıkışı, daha önce profesyoneller tarafından harita üzerinde yeşil lekeler olarak algılanan ya da kent sakinleri için gösterişli mekanlar olmaktan öte bir anlam taşımayan bu kent ormanlarını dokunulmaz varlıklara dönüştürdü.

SO Mimarlık İstanbul’un kuzey ormanlarının bitişiğinde gelişmekte olan Sultanbeyli ilçesi üzerine odaklandı. Araştırmaları önemli bir sorunun peşinde: Ormanlık arazileri yasadışı yapılaşmalardan nasıl korursunuz?

Ormanların kamuoyu nezdindeki değeri arttırılmadığı sürece, yasalar tek başlarına şehrin yeşil alanlarını koruyamaz. SO Mimarlık’ın önerisine göre, doğa ve kentsel yerleşim arasındaki sınırdan, kamusal alana dönüştürülerek istifade edilmeli. Ormanlık alanların yanı başında yaşayan insanlara bu kamusal koridoru kullanma hakkı tanınırsa, onlar da muhtemelen yeşil alanı korumaya yönelik gayret sarf edecektir.

Plan uyarınca, ormanlık alan ile yerleşimler arasındaki koridorda kütüphane, kültür merkezi, halk evi, sağlık ocağı, okul, dini yapı ve çocuk bahçesi gibi kamusal hizmetlerin sağlanacağı çeşitli merkezi noktalar bulunmakta. Bu merkezi noktalar bazen ormanı şehre dâhil edecek türden bir tasarımla kentsel doku içerisine, bazen de kentsel dokuyu yeşil alana taşımak üzere ormanlık arazilerin içine yerleştirilmiş. Bu durumun orman sınırını daha entegre bir mekana, kentsel doku ile doğayı birbirine bağlayan bir fermuara dönüştürmesi beklenmekte.

## PAB (POTANSİYEL ARAŞTIRMALAR BİRİMİ): İHMAL EDİLMİŞ KIZKARDEŞ



Bina kümeleri, yollarla boğulmuş kıyı şeridini tekrar şehre kazandırıyor.

Haliç, 20. yüzyılın başında bir endüstriyel alan haline getirilmesinin ardından Boğaz’ın ilgisiz bırakılan bir kardeşine dönüştü. Metruk haldeki bu sanayi sahasını temizlemeye yönelik özlü çabalar 1980’lerde sanayi yapılarının yıkılıp yerine yeşil alanların düzenlenmesiyle sonuçlandı. Ancak, bu hızlı geri kazanım süreci pek çok değerli sanayi binasının yok olmasına sebep oldu, üstelik yeni inşa edilen parklar da kent sakinlerinin yeteri kadar ilgisini çekecek cinsten değildi. 2000 yılına gelindiğinde Haliç’in çevresindeki alan turistlerin merakını kabartan bir güzergaha dönüştü, fakat buradaki gelişmeyi koordine edecek bir çevre planı dahi mevcut değil.

PAB’a göre, Haliç’in kıyılarındaki denetlenemeyen gelişmeler en sonunda mevcut konut dokusu içerisindeki

ilişkilerin kopmasına sebep olacak. Bir masterplanın yokluğunda pek çok tesis birbirleriyle hiçbir ilgisi bulunmaksızın inşa edilmekte. Bu süreç durdurulmazsa ileride yüz sene önce yaşananlar tekrar yaşanacak; ancak bu sefer sonuçta ortaya terk edilmiş bir sanayi sahası değil, turistik tesisler mezarlığından oluşan bir mezbelelik çıkacak. Bu nedenle PAB, kentsel dokunun Haliç’in kıyılarındaki yeşil alanları kapsayacak şekilde uzatılmasını önermekte. Bu yeni yerleşimler mevcut kentsel doku üzerindeki baskıyı azaltmak ve boş kalan yeşil alanları konut, ofis ve ticari tesisleri içeren çok kullanımlı yapılarla değerlendirmek için tasarlandı. Bu yapılar aynı zamanda sahil boyunca ilerleyen yolun ötesinde kalan konut alanına doğru bir görsel ve fiziksel köprü olarak da işlev görecek.



## 8ARTI: VADİLERİ GERİ KAZANMAK



40-metre prensibi uygulaması, kentin özgün topografyasını dikkate alırken, vadiler ve su yollarını açmaya yardımcı olmaktadır.

8Artı İstanbul'un şehrin iç içe geçmiş ve onu tanımlayan iki özelliğini inceliyor: silueti ve vadileri. İstanbul'un tarihi yarımadasının muhteşem silueti topografyanın dâhiyane bir biçimde kullanılmasının eseridir. 1936 senesinde bu silueti korumak için geliştirilen bir tasarım uyarınca deniz seviyesinden 40 metre yukarıda inşa edilecek hiçbir binanın yüksekliği 9,5 metreyi geçmeyecektir. Bu ilke bugün hala yürürlükte ve tarihi yarımada'nın bugüne kadar olduğu gibi korunmasını sağlamıştır. Ne var ki kentteki hızlı şehirleşme yeni yerleşim alanlarının kuzeydeki ormanlık arazilere dayanmasına yol açmakta; şehrin hakim ve eşsiz coğrafi özellikleri ve farklarını ihmal ederek, şehrin topografyasının üzerini bir battaniye ile örtterek görünmez kılmaktadır.

Vadiler şehrin içinde hava dolaşımını sağlayan ekolojik koridorlar olarak işlev görmek ve aynı zamanda yağmur sularını toplayıp sahile yönlendirmektedir. Ne var ki, şimdiye kadar bu vadiler şehirleşmenin önündeki engeller olarak algılanmıştır: dere yataklarının üzeri örtülmüş ve kıyılar

altyapıları ile sosyal hizmetleri yetersiz durumda, üstelik kimileri yasadışı olan, apartmanlarla doldurulmuştur.

8Artı proje alanı olarak, ticaret merkezi olan Levent'ten Kağıthane'ye uzanan küçük vadiyi belirledi. 40-metre ilkesine alternatif teşkil edebilecek türden bir prensip uygulayan 8Artı, deniz seviyesi ile vadi tabanından 40 metre yüksekliğe kadar olan alanda kurulmuş olan binaların hepsini yıkmayı ve vadi tabanını yeni bir yeşil kamusal alana dönüştürmeyi tasarladı.

Bu arazi ıslahının ardından, yerinden edilmiş olan nüfusun vadi tabanından 40 metre yükseklikten itibaren inşa edilecek olan binalara yerleştirilmesi öngörüldü. Ancak, bu yeni yerleşim, aynı nüfusu daha fazla sosyal altyapı, daha verimli bir tasarım mantığı ve içinde kütüphane, dini yapı, sağlık ocağı ve eğitim kurumlarının bulunacağı bir üst-sosyal bina içerecek şekilde planlandı.

## GB MİMARLIK: PERİMETRE BLOKLARINI YENİDEN DÜŞÜNMEK



İzole yüksek apartmanlarla aynı yoğunluğa sahip "perimetre blok" tipolojisi, ortak paylaşım alanlarını yeniden tanımlamaktadır.

1950'li yıllarda İstanbul'a yönelik kontrolsüz göç dalgası büyük bir hızla kentleşmeye yol açtı. Bunun sonucunda, kent sakinleri şehrin konut sorununu çözmek için çok katlı, müstakil apartman binalarından medet umar oldu. Bu tarz yapılaşma coğrafi, toplumsal, ekonomik ve hatta ekolojik farkları gözetmeksizin şehrin her yanında çoğaldı. Bütün kentsel formlar ve inşa kuralları bu türdeki binaların yayılmasını düzenlemek için adaptasyondan geçirildi ve sonuç olarak ortaya tatsız bir kentsel şablon çıktı. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi'nin (TOKİ) mevcut etkinlikleri de bu tarzdaki müstakil apartman bloklarının İstanbul'un kenar mahallelerinde de yaygınlaşmasına sebep oluyor.

GB Mimarlık perimetre blokları yeniden düzenleyerek İstanbul için yeni bir kentsel form olarak ortaya çıkartıyor. Küçükçekmece yakınlarındaki büyük bir alanı seçerek, müstakil apartman kulelerinin inşasını teşvik eden mevcut kentsel tasarım yasalarının şehir için uygun olmadığını,

çünkü bu tarz yapılaşmaların kamusal ya da yarı-kamusal alanların varlığına yeteri kadar imkân tanımadığını iddia ediyorlar. Bu nedenle önce perimetre bloklarının içlerinde kalan alanların alternatif kullanımını mümkün kılan, çok işlevli ve değişken kat planları bulunan bir tasarım içeren yeni bir masterplan kılavuzu geliştirdiler. Sonuçta ortaya çıkan bloklar farklı avlu biçimlerine, tutarlı bir makine veya düzenlenmiş bir kentsel mekan olarak çalışmalarını sağlayacak şekilde entegrasyonlarına yönelik dikey ve yatay geçitlere yer verildi. Bu çalışma aynı zamanda İstanbul'daki kimi belli alanlar için yapılacak yeni çevre planlarına da gönderme yapıyor; GB kuralları önceden belirlenmiş yapılaşma tarzlarının doğrudan uygulanmalarındansa, bu tarzlara yönelik geliştirilecek yeni çalışmalar ile kentsel dokudaki çeşitliliğin şehirdeki farklılıkları barındıracak hale geleceğine inanmaktadır.

## SUPERPOOL: İSTANBUL'UN ÖTEKİ YARISI



Otoparkların yerlerini değiştirme, sokakların araçlar yerine insanlar tarafından kullanılmasını teşvik ediyor ve sokakların İstanbul'daki en önemli kamusal alan oldukları gerçeğini pekiştiriyor.

2,5 milyon özel aracın bulunduğu ve her gün 400 yeni aracın trafiğe eklendiği bir şehir için nasıl bir otopark düzeni oluşturursunuz? Şu anda İstanbul'da, çoğunlukla belediyenin otopark şirketi tarafından idare edilen alanlarda, yalnızca 250.000 civarında aracın park etmesine imkan tanınıyor. Yeni yerleşim planlarında otopark için alan ayrılması şart koşuluyorsa da, eski yerleşimlerde yeteri kadar otopark alanı bulunmuyor. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda, İstanbul'da binalar tarafından kaplanan alanın tamamına denk gelecek denli geniş bir bölgenin, yani pek çok sokağın ve açık kentsel alanın otopark olarak kullanıldığı anlaşılabılır.

Superpool, sokakların kamusal alanlar olarak kullanım şekillerine odaklanmaya karar verdi. İstanbul halka açık planlanmış ve tasarlanmış alanlarının yetersizliğiyle bilinen bir kent. Bu durum düşünüldüğünde İstanbul'da kamusal hayatın yetersiz düzeyde olduğu sanılabilir. Halbuki Superpool bu fikrin zıttını gösterecek iki farklı alan seçti: biri Avrupa yakasındaki tarihi yarımada'da yer alan Karagümrük, öteki ise Anadolu yakasında bulunan ve nispeten yeni bir yerleşim olan Namık Kemal. Bu semtlerden ikincisi, ilkinin

organik şemaline oranla daha düzenli bir sokak modeline sahip. İstanbul'da kamusal hayat her türlü öngörüyle ve tasarımı haksız çıkartacak denli canlıdır. Sokakların kamusal anlamda emprovize kullanımı, İstanbul için kentsel tasarım unsurları geliştirilirken göz önünde bulundurulması gereken çok önemli bir etkidir. Ne var ki, sokakların çoğu büyük oranda yayalara ve mahalle sakinlerine pek az alan tanıyan arabalar tarafından işgal edilmiş vaziyettedir.

Superpool ikişer dakikalık yürüme mesafelerinde düzenlenecek olan otoparklar inşa etmeyi ve bazı sokakların trafiğe kapalı ve yayalara yönelik kamusal alanlar olarak tasarlanmalarını önerdi. Kimi daha önemsiz sokaklar arabaların da bırakılabileceği park alanlarına dönüştürülecek, başka bazı sokaklara ise çocuklar için oyun sahası işlevi kazandırılacak. Hatta bazıları mahalle sakinleri için ufak ölçekli organik tarım alanları olarak dahi kullanılabilir. Yeni oluşturulan otoparkların ise kendi idari planlarına göre mahalle sakinlerine yönelik kimi ticari ve sosyal hizmet noktaları da bulunacak. Bu otoparkların idari planları uzun vadeli ekonomik sürdürülebilirlikleri göz önünde bulundurularak geliştirilecek.



# URBAN AGE, KENTLERİN GELECEĞİNE DAİR DÜNYA ÇAPINDA BİR İNCELEMEDİR

NEW YORK/ŞUBAT 2005

ŞANGHAY/TEMMUZ 2005

LONDRA/KASIM 2005

MEXICO CITY/ŞUBAT 2006

JOHANNESBURG/TEMMUZ 2006

BERLIN/KASIM 2006

MUMBAI/KASIM 2007

SÃO PAULO/ARALIK 2008

İSTANBUL/KASIM 2009

CHICAGO/EYLÜL 2010

[WWW.URBAN-AGE.NET](http://WWW.URBAN-AGE.NET)



THE LONDON SCHOOL  
OF ECONOMICS AND  
POLITICAL SCIENCE ■

Alfred Herrhausen Society  
The International Forum of Deutsche Bank

